

BMW EXPERIENCE
X5 40d CONTRO R 1200 GS

www.auto.it

Febbraio 2016 - 5 Euro (ITALY ONLY)

auto



2016

60 NOVITÀ IN ARRIVO

MERCEDES SLC - JAGUAR F-PACE - FIAT 124 SPIDER - ALFA ROMEO GIULIA
TOYOTA PRIUS - AUDI Q1 - CITROEN C3 - MERCEDES CLASSE E
LEXUS RX 450H - MASERATI LEVANTE - VW TIGUAN - INFINITI Q30
FIAT TIPO SW - NISSAN MICRA - VOLVO S90 - PORSCHE 718 BOXSTER

Hi tech



L'AUTO NEL MIRINO DEGLI HACKER.
ECCO COME DIFENDERCI

Le nostre prove

LAMBO
AVENTADOR SV
BMW X1
PEUGEOT 208
3 CILINDRI
SSANGYONG
TIVOLI



Primi test

PORSCHE MACAN GTS - RENAULT MEGANE
AUDI Q7 E-TRON - SUZUKI VITARA S - SEAT IBIZA CUPRA



NUOVO RAV4 HYBRID. POTENZA ALLO STATO IBRIDO.



RAV4 È TORNATO, PER RIDFINIRE IL CONCETTO DI SUV.

Se vuoi parlare di SUV, preparati a usare parole nuove. Le prime che ti servono sono Ibrido, Potenza, Facilità di Guida e Basse Emissioni: perché RAV4, che ha inventato la categoria dei SUV nel 1994, da oggi ha un motore Hybrid con cambio automatico da 197 CV con le emissioni più basse della sua categoria. Ti serviranno anche parole come Vantaggi: poter circolare liberamente durante i blocchi del traffico, poter godere in molte regioni e comuni di esenzione dal pagamento del bollo, del parcheggio gratuito sulle strisce blu o dell'accesso, gratuito o a tariffa ridotta, nella ZTL*. Ora che credi di sapere tutto di RAV4 Hybrid, prova a liberare la sua potenza. Ti lascerà un'altra volta senza parole.

*Per conoscere tutti i vantaggi dell'ibrido nelle regioni e città italiane visita il sito toyota.it

Valori minimi e massimi riferiti a Nuovo RAV4 Hybrid: consumo combinato 20,4-19,6 km/l, emissioni CO₂ 115-118 g/km.



ALWAYS A
BETTER WAY



**RAV4 HYBRID.
POWER RE-DEFINED.**

toyota.it

TOYOTA
HYBRID



NUOVA PANDA 4X4 K-WAY. CONGELA LA NOIA.

L'inverno parte a bordo di Panda K-WAY 4x4, pronta ad affrontare con stile i percorsi più difficili, grazie alla sua trazione integrale con inserimento automatico. Sorprendente con le sue 17 combinazioni cromatiche di carrozzeria/calotte specchi/cerchi, più dettagli in colore titanio e interni specifici con logo K-WAY. Con una Panda così, sei certo di puntare in alto.

SURPRISINGLY PANDA

Consumi ciclo combinato Panda 4x4: bz/ds da 4,4 a 4,9 (l/100km). Emissioni CO₂ ciclo combinato Panda 4x4: da 114 a 117 (g/km).



www.fiat.it

**AUTOSPRINT, 50 ANNI****DI CASCHI D'ORO**

Autosprint ha celebrato i 50 anni dei suoi Caschi d'Oro, i premi Oscar dell'automobilismo da corsa. I riconoscimenti sono andati a protagonisti di oggi e a leggende di ieri: Lewis Hamilton, Mario Andretti e Luca Cordero di Montezemolo.

Rubriche

10 Scusate il ritardo

L'Alfa Romeo Giulia slitta di sei mesi almeno, la Maserati Aflieri al 2018. Mentre il Suv Levante sarà puntuale.

12 Meglio le donne

Secondo un'indagine, il gentil sesso sarebbe più diligente dell'uomo una volta alla guida dell'auto.

14 Il Blog di Stohr

Croce e delizia delle rotatorie, dalla forza centrifuga alle amministrazioni che litigano sul farle o meno.

16 L'auto? A noleggio

La mentalità degli italiani sta cambiando. Anche i privati iniziano ad interessarsi al noleggio a lungo termine.

Novità 2016

18 Le auto nuove in arrivo

Tutti i modelli in vendita nel 2016

28 Mercedes SLC

Anche la roadster di Stoccarda cambia nome: da SLK a SLC. E pure il design con un nuovo volto.

30 Dentro la Classe E

Siamo andati a Sindelfingen, nel quartier generale Mercedes, a toccare con mano gli interni della nuova berlina tedesca.

36 Volvo S90

La berlina è il secondo modello del nuovo corso dopo il Suv XC90: qualità, lusso e sicurezza sono i punti di forza.

Hi Tech

40 L'auto da difendere

Le auto sempre più connesse sono a rischio di attacchi da parte di hacker informatici.

Speciale

68 BMW Experience

Un test in off-road in Portogallo con il Suv X5 40d e con la due ruote GS 1200.

News

64 Le novità in pilole

Dalla nuova Mini Cabrio alla VW Golf GTI Clubsport per i 40 anni.

Primi Test

46 Renault Mégane

Più comfort e qualità per la nuova compatta francese. Ecco come va.

50 Lexus RX 450h

Il rinnovato Suv ibrido giapponese con nuovi contenuti tecnici.

54 Mercedes GLS

Il maxi sport utility a 7 posti cambia nome, faccia e sostanza.

56 Porsche Macan GTS

È la versione intermedia del Suv di Stoccarda. E forse la più riuscita.

58 Audi Q7 e-tron

La versione plug-in ibrida con autonomia elettrica di 56 km

60 Seat Ibiza Cupra

In pista con la versione sportiva della Ibiza, ora con il 1.8 da 192 cavalli.

Prove

76 Lamborghini Aventador SV

La variante estrema della 12 cilindri di Sant'Agata, per i veri puristi e i manici della guida

88 BMW X1

Con il motore trasversale ci guadagna in (quasi) tutti gli aspetti. Design, abitabilità, capacità di carico.

100 Peugeot 208

La piccoletta del Leone trova una nuova identità con il frizzante tre cilindri 1.2 turbo da 110 cavalli.

112 Ssangyong Tivoli

Il nuovo Suv compatto coreano minaccia la concorrenza europea. Non senza ambizioni.

Area di servizio

132 Nel mirino

Le folli cifre richieste in Italia per il passaggio di proprietà quando si acquista un'auto.

134 Gomme

In prova con i nuovi Michelin, Bridgestone e General Tire.

136 Tuning

Le proposte di ABT Brabus, Garage Italia, Novitec e Simoni Racing.

140 Usato: Mercedes Classe E

Le migliori offerte sul mercato

Listino

153 I prezzi

Il listino completo con tutte le automobili nuove sul mercato.



è l'organizzatore italiano dell'AUTO dell'ANNO



www.auto.it

Direttore responsabile
ALBERTO SABBATINI
a.sabbatini@auto-at.it

Redazione
LEONARDO IANNACCI
invia
051.6227.320
l.iannacci@auto-at.it

LORENZO FACCHINETTI
caposervizio
051.6227.339
l.facchinetti@auto-at.it

Grafica e impaginazione
CINZIA BALBONI
051.6227.250
c.balboni@auto-at.it
Gianfranco Rossi
Roberta Massa
Roberto Rinaldi
Alberto Rondelli

Progetto grafico
LIKECUBE.IT

Fotografi
DOMENICO FUGGIANO
REGGIANI

Segreteria
segreteria_at@auto-at.it

CONTI EDITORE...

Direttore Editoriale
ANDREA BRAMBILLA
a.brambilla@conteditore.it

Hanno collaborato
LODOVICO BASALU'
JERRY COSTANZA
FRANCESCO FORNI
CLAUDIO GALAZZI
ROBERTO GURIAN
LIGI MOCCIA
ALBERTO SARASINI
SIEGFRIED STOHR
SAVERIO VILLA
PIERO EVANGELISTI
MAURIZIO VOLTINI
MARZIA CICCOLA
DANIELA FAGNOLA
ROBERTO ARGENTI
VALERIA ONETO
(Styling)

Centro Prove
PISTA DI BALOCCO

Rilevamenti Strumentali
DRIVE TEST

CONTI EDITORE Srl

Direzione, Redazione, Amministrazione ► Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO)
Tel. 051.6227111 - Fax: 051.6227242 - e-mail: laposta@auto-at.it

Registrazione ► Tribunale di Bologna n. 5234 (17/1/1985)

Stampa ► Poligrafici Il Borgo Srl - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001

Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A.
Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 0225821 - Fax 0225825302 - e-mail: info-service@m-dis.it

Distribuzione esclusiva per l'estero ► Johnsons International News Italia S.p.A.

Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 0243982263 - Fax 0243916430

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero ►

SPORT NETWORK

Sport Network Srl - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza 11/b - 00185 Roma

Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Tel. 02349621 - Fax 0234962450

Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Tel. 06492461 - Fax 0649246401

Abbonamenti ► Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma

Mai: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

Telefono: 06.78.14.73.11 da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.93.38.79.68

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it

Italia annuale Euro 42,00

(prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro 31/12/2015: euro 40,00)

Europa Euro 12,00 - Africa, America e Asia Euro 190,00 - Oceania Euro 260,00

Modalità di pagamento ► c/c postale: 80721178 intestato a Diffusione Editoriale

Bonifico bancario iban: IT 90 V 07601 03200 000008721178 - bi BPPIITRXXXX

Arretrati ► (disponibili dal 2012 in poi) una copia Euro12,00 comprese spese di spedizione

BANCHE DATI DI USO REDAZIONALE - In conformità alle disposizioni contenute nell'allegato A.1 del DLgs 196/2003, nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del DLgs 196/2003, del 30/06/2003", la Conti Editore S.r.l. rende nota che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui all'art. 7, s.s. del DLgs 196/2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro n. 7 - 40068 S. Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227101 Fax: 051.6227309

Responsabile del trattamento dati (DLgs 196/2003): Alberto Sabbatini

Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono.

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

Tutti gli articoli contenuti in AUTO sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

Periodico associato alla FIEG
Federazione Italiana Editori Giornali

Accertamenti Diffusione Stampa

AM AUTO SPORTEVO MOTO SPRINT INMOTO Cotto e mangiato SPORT STYLE

Il tuo desiderio è volare? Passa alla Fibra Tiscali!

Internet fino a 100 Mega
e chiamate illimitate verso fissi e cellulari



a soli
19.95
€/mese

PER 1 ANNO!

PER CASA E PARTITA IVA



INCLUSI 12 MESI DI

infiniTy

FILM, SERIE TV, CARTONI E MOLTO ALTRO

tiscali:

tiscali.it | ①130 | tiscali store



Ecco le 7 finaliste

TRA QUESTI SETTE MODELLI VERRÀ SCELTO, IL 29 FEBBRAIO, QUELLO CHE SI AGGIUDICHERÀ IL PREMIO AUTO DELL'ANNO, IL PIÙ AMBITO RICONOSCIMENTO PER L'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA

Il prestigioso premio internazionale Car of The Year, di cui la rivista Auto fa parte assieme ad altre sei periodici specializzati europei, sta giungendo alle fasi finali per decretare la vincitrice 2016. Fra le 35 auto nuove uscite nel corso del 2015 che avevano i requisiti per essere elette, sono stati scelti i 7 modelli finalisti che in un secondo round di votazione si contenderanno il titolo di Auto dell'Anno. Le 7 finaliste saranno analizzate, giudicate e votate

nelle prossime settimane dai 58 membri della giuria composta da giornalisti specializzati di tutto il mondo, fra cui il Direttore di Auto.

QUESTA LA ROSA delle sette finaliste: Audi A4, BMW Serie 7, Jaguar XE, Mazda MX-5, Opel Astra, Skoda Superb e Volvo XC90. Una schiera di vetture "concrete", dove compaiono berline tradizionali come A4, XE, Astra e Superb, un solo sport utility (XC90) e un'unica

vettura sportiva, cioè la MX-5. Spicca quest'anno l'assenza di modelli ibridi o elettrici, al contrario degli anni scorsi dove addirittura alcune avevano trionfato (Opel Ampera nel 2012 e Nissan Leaf nel 2011). L'auto vincitrice del Car Of The Year 2016 verrà resa nota il 29 febbraio in occasione dell'apertura del Salone di Ginevra. Negli ultimi tre anni hanno trionfato nell'ordine la Volkswagen Passat (2015), la Peugeot 308 (2014) e la VW Golf (2013).



**AUDI
A4**



**BMW
Serie 7**



**JAGUAR
XE**



**MAZDA
MX-5**



**OPEL
Astra**



**SKODA
Superb**



**VOLVO
XC90**



Scusate il ritardo

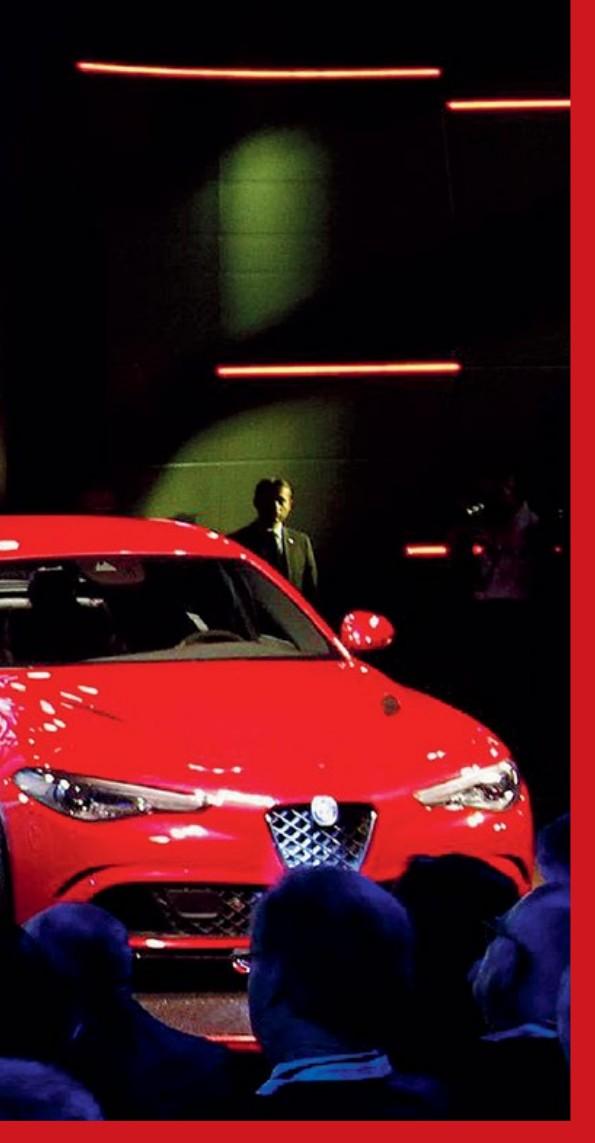
LA GAMMA DELL'ALFA GIULIA POSTICIPATA A SETTEMBRE, IL SUV RINVIATO AL 2017. E LA MASERATI ALFIERI SLITTA (AL 2018?)

D'accordo, nessuno ha mai pensato che rifondare il marchio Alfa Romeo e schierarlo, con coraggio, nella supercompetitiva arena dei Marchi premium, fosse un'impresa facile. Ma adesso, dopo i solenni proclami dello scorso 24 giugno durante la sfarzosa cerimonia di presentazione dell'Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio al Museo di Arese, l'annuncio di un altro slittamento del suo debutto alla metà di quest'anno, lascia intendere che il percorso verso la rinascita del brand è un po'

accidentato. Dei continui rinvii, nel piano di rilancio del brand, si è ormai perso il conto, così come delle road map presentate negli ultimi anni, quasi sempre in concomitanza con la comunicazione di trimestrali o bilanci annuali a beneficio degli azionisti e del mercato, dove otto belle sagome venivano inserite in altrettante caselle, con lanci ben pianificati fino al 2018, per permettere all'Alfa di ipotizzare 400mila auto vendute all'anno, un obiettivo che è adesso difficile consolidare soprattutto se si considera il fatto che non si sa quando e come

Alfa sbarcherà in Cina, dove, peraltro, le auto premium sono in flessione.

NEL COMUNICARE il ritardo della Quadrifoglio da 510 Cv e, presumibilmente, a fine anno delle versioni di Giulia più "umane" che dovrebbero debuttare in marzo a Ginevra, è stato annunciato un rinvio al 2017 del Suv basato sulla Giulia. La scelta di Sergio Marchionne di partire dalla Quadrifoglio è stata più emozionale che razionale? Perché partire proprio dal modello più difficile, quello che va a scontrarsi con le M



di Bmw, le RS di Audi e le Amg di Mercedes? Forse sarebbe stato meglio aspettare di aver risolto i problemi di qualità e di telaio che sembrano ritardare la messa a punto della Giulia, e partire dai modelli più accessibili. Di fronte a certi avversari è inutile mostrare i muscoli quando gli "skunk", gli ingegneri che lavorano a Modena ai progetti Alfa, hanno appena cominciato ad allenarsi.

ALTRA STRANEZZA: il design della Quadrifoglio è stato apprezzato dalla critica e dal pubblico sui social network, eppure, senza spiegazioni, l'autore, Marco Tenccone, è stato allontanato poco tempo fa dalla guida del design Alfa, sostituito dal tedesco Mark Kruger che arriva da Dodge. I cinque miliardi di investimenti per Alfa Romeo che Big Sergio ha recentemente confermato potrebbero non bastare per creare un'intera gamma di modelli e guadagnarsi la qualifica premium che non discende automaticamente da un blasone ma che scaturisce dalla qualità delle automobili

LA MASERATI LEVANTE SARÀ IN VENDITA AD APRILE MENTRE IL SUV ALFA È RIMANDATO ALL'ANNO PROSSIMO. IL DEBUTTO DELL'ALFIERI, LA COUPÈ SPORTIVA DEL TRIDENTE, SI ALLONTANA SEMPRE PIÙ

che lo indossano. Di una gamma più ricca rispetto a quella attuale ha bisogno anche Maserati, che dopo le straordinarie performance della Ghibli comincia a veder diminuire le vendite su alcuni importanti mercati come Usa e Cina. C'è quindi molta attesa sull'arrivo del grande Suv Levante, il modello chiave per consentire alla Casa del Tridente di raggiungere nel giro di un paio d'anni il target di 75 mila vendite l'anno. Obiettivo meno alla portata dopo il rinvio dell'affascinante Alfieri (al 2018?). Di tutte le future auto del gruppo, la Levante è l'unica

che sta rispettando i tempi: lo stesso Marchionne, prima di Natale, ha confermato che sarà regolarmente in vendita subito dopo il lancio al Salone di Ginevra.

IL POLO DEL LUSSO di FCA, del quale non fa più parte Ferrari, sembra comunque essere in uno stato di apnea dal quale deve emergere al più presto per offrire risultati concreti a una clientela sempre meno disposta ad aspettare e alla quale non mancano certo le alternative e, nel caso di Alfa Romeo, per infondere fiducia nei concessionari della rete attuale, che sta sopravvivendo con un solo modello non più giovane, e di quelli che dovrebbero andare a costituirne una nuova su molti mercati. Lasciare intendere, come ha fatto Marchionne all'incontro di fine anno con i giornalisti sportivi, a Maranello, che possa esserci un futuro della Casa del Biscione nella Formula 1, non fa che aggiungere confusione intorno a una strategia che è attesa al varco di verifiche ben più serie.

Meglio le donne

Al volante sono più diligenti dell'uomo

LO CONFERMA UNO STUDIO SUI COMPORTAMENTI ALLA GUIDA.
E AL NORD GLI AUTOMOBILISTI SGARRANO DI MENO

61

per cento
gli automobilisti che
utilizzano vivavoce o
auricolare per
telefonare

80

per cento
la percentuale degli italiani che
al Nord indossa regolarmente
la cintura di sicurezza. Dato
che si abbassa al Centro
(60%) e al Sud
e Isole (58%).



Siurezza al volante, un mantra che, a piena ragione, si ripete da decenni. Ma come si comportano gli italiani alla guida e quanto davvero rispettano le norme fondamentali, e obbligatorie per legge, una volta che si è in viaggio?

Un'analisi interessante dalla quale emergono, come prevedibile, luci virtuose e ombre inquietanti e una tendenza, che non è regola, ma è diffusa di considerare, a torto, alcuni accorgimenti più importanti di altri.

IN PRIMIS, in barba ai pensieri di molti, le donne in media sono più diligenti nell'applicare le basilari norme di sicurezza: e le regioni del Nord-Ovest - Valle D'Aosta, Piemonte, Lombardia e Liguria - dell'Italia si sono dimostrate più sensibili e attente.

"L'ATTEGGIAMENTO degli italiani nei confronti della sicurezza", questo il nome della ricerca, realizzata da l'automobile.it in collaborazione con GfK Eurisko, è partita dalla azione che si dovrebbe svolgere appena saliti in auto.

La cintura di sicurezza è la prima operazione per il 64% degli italiani, con l'80% al Nord, mentre i più negligenti (57%) sono al Centro.

SMARTPHONE IN AUTO, tasto dolente. Il 61% degli italiani afferma di utilizzare regolarmente il vivavoce o l'auricolare mentre è alla guida, dato che si alza al Nord Ovest (67%), è sostanzialmente stabile al Centro Italia (60%), mentre si abbassa leggermente al

Sud e nelle Isole (58%) e al Nord Est (56%). Poco più di uno su due, a rischio costante quindi di una penalizzazione di cinque punti sulla patente e una contravvenzione da 161 a 646 euro.

LE CINTURE posteriori e i seggiolini. Scendono ancora le percentuali per altri due punti obbligatori. Le cinture allacciate sui sedili posteriori sono un'abitudine per il 58% degli italiani. Meno attenzione per i bambini per quanto riguarda il seggiolino obbligatorio fino ai 12 anni, con vari modelli a seconda di età e peso. Lo utilizza, e qui il rischio eventuale è veramente alto, soltanto il 54% degli intervistati. Con differenze sostanziali: rispetta l'obbligo il 69% dei residenti nelle regioni del Nord-Ovest, mentre nelle altre aree del Nord Italia solo il 35%. Centro (58%) e Sud e Isole (53%) stanno nella media.

DUE TERZI degli italiani almeno sono disposti a investire in sistemi di prevenzione e assistenza. Il 65% degli intervistati si è dimostrato disposto a spendere di più per avere all'interno della propria vettura dispositivi di sicurezza tecnologicamente all'avanguardia. Il 66% dichiara che è fondamentale incrementare la manutenzione di strade e autostrade per evitare incidenti e il 49% auspicherebbe sia un'intensificazione degli accertamenti da parte delle autorità preposte sia pene più inflessibili per i violatori del codice della strada. auto e sicurezza.



BLISTEX
Sicura
anche delle
tue Mani!



Blistex®

Sicura delle tue Labbra!

Pomata Trattamento Labbra

Altro che burro di cacao! Se le tue labbra sono secche, screpolate, arrossate, prenditene cura!
Blistex Pomata Trattamento Labbra, grazie alla sua formula esclusiva, reidrata efficacemente e garantisce una immediata azione lenitiva e riparatrice.

SPF
10



 IN FARMACIA

LA SOLUZIONE PER OGNI PROBLEMA DELLE LABBRA

i prodotti della linea Blistex sono distribuiti da CONSULTEAM s.r.l. - tel. 031 525522 - fax 031 525484 - E-mail: info@consultteamsas.com - www.blistex.it

La forza centrifuga

Occhio quando si affronta una curva

È L'ESPRESSIONE DI UNA MASSA (L'AUTOMOBILE) LANCIATA QUANDO SI CURVA: IL SEGRETO STA NEL BARICENTRO



Alla guida di un furgone mi è capitato, tornando a casa, di affrontare allegro una difficile curva come se avessi la mia auto. Improvvisamente una forza misteriosa mi spinge verso l'esterno: la "sento" ma non la vedo. Sarà forse la stessa che vedo scritta sulla mia lavatrice (centrifuga)? Bisogna capire che quella forza è espressione della mia massa lanciata a una data velocità, massa che associata a un baricentro più alto non sempre si piega alle mie esigenze e non ne vuole sapere di cambiare direzione per fare una curva.

TUTTI ABBIAMO presente la guerra in Siria e i lutti che sparge ovunque, ma pochi sanno che il leader designato di questo paese era Bassel Assad, fratello dell'attuale dittatore. Bassel morì giovane al volante della sua auto schiantandosi in una rotonda vicino all'aeroporto, anche a causa del fatto che non indossava la cintura di sicurezza. Dopo la sua morte furono decretati 3 giorni di lutto nazionale, lui fu nominato martire della nazione ed

esempio alla gioventù! Ci sono persone che detengono un potere enorme ma, al volante della loro auto, sono perfettamente uguali a noi e non certo un esempio da seguire.

SAPPIAMO che in Arabia Saudita, il più filo occidentale dei paesi arabi, le donne non possono guidare. Non sapevo però che fosse quasi così anche in Francia. Accadde a Maria Teresa De Filippis al Gran Premio di Francia del 1958: il Direttore di gara rifiutò la sua partecipazione perché, per lui, l'unico casco che una donna doveva mettere era quello del parrucchiere.

PARE CHE nella mia città, Rimini, si presenti alle elezioni comunali la ex moglie di Beppe Grillo. Gli attivisti del Movimento 5 Stelle non sono contenti e hanno detto di non averla mai vista. Lei ha risposto: *"A pochi mesi dalle elezioni siete a cazzeggiare sulle rotonde, parcheggi e Fondazione Fellini invece di presentare liste credibili"*. Chissà se la signora ha la patente ma, per chi vive a Rimini, rotonde e parcheggi sono importanti.

LE MODE sono sempre tali, ma alcune hanno un elemento di stupidità. Ho visto un ragazzo con la sua felpa dotata del regolare cappuccio buttarsi di corsa sulla strisce pedonali e finire investito. Naturalmente col cappuccio in testa, così si vede e si sente meglio nel traffico. Chissà se aveva anche le cuffiette.

GLI ITALIANI hanno smesso di telefonare e guidare con telefonino incollato all'orecchio: ora quando guidano, guardano direttamente dentro lo smartphone.

ROUX*

* { NOI DI COTTO E MANGIATO,
DICIAMO "MISCELA SUL FUOCO IL BURRO FUSO E LA FARINA"
PERCHÉ LA CUCINA CI PIACE FACILE, VELOCE E DI QUALITÀ. }



Tempi di cottura a tre cifre, elenchi interminabili di ingredienti
e procedimenti complicati. La buona cucina non è così.

La semplicità è la chiave di tutto: è l'ingrediente che rende cucinare
un momento piacevole e gustare un'esperienza memorabile.

Per questo, ogni mese, Cotto e Mangiato magazine ti propone
tante pagine di golose ricette facili, veloci e di qualità.

Corri in edicola e acquista il numero di gennaio a solo € 1,50.

< Cotto e mangiato >
la cucina facile, veloce e di qualità



L'auto? La noleggio

Potrebbe essere la formula del futuro

ANCHE I PRIVATI, SEPPUR POCHI, STANNO AVVICINANDOSI AL LUNGO TERMINE TUTTO COMPRESO. COME GLI SMARTPHONE...



I 2,5 milioni di auto che venivano immatricolate in Italia nel 2007 saranno, forse per sempre, un dorato ricordo. Ma è indubbio che la ripresa c'è stata, seppur lenta e con numeri sensibilmente inferiori (il 2015 si è chiuso con circa 1,5 milioni di unità, oltre il 15% in più sul 2014), e si spera che il trend continui così.

DA NOTARE, spulciando i dati, che un buon impulso alle vendite arriva dai noleggi, sia a breve che a lungo termine, con un aumento di quasi il 20 per cento rispetto all'anno precedente. I motivi sono molteplici: il rinnovamento e l'ampliamento del parco flotte di grosse aziende, l'Expo di Milano per soddisfare la richiesta dei turisti stranieri, ma anche l'interesse dei liberi professionisti e dei privati verso queste forme d'utilizzo diverse dalle più conosciute.

ED È PROPRIO il dato relativo ai clienti privati che mostra un cambiamento attitudinale degli italiani verso l'automobile. Certo, i singoli che scelgono di noleggiare a lungo termine sono ancora pochissimi (circa 10.000 contratti nel 2015, che segna però un aumento del 300% negli ultimi tre anni) e spesso incontrano difficoltà nel farlo

perché le società di noleggio a lungo termine sono talvolta impreparate verso questa tipologia di clientela.

MA QUESTI "pionieri", mostrano di aver cambiato rotta rispetto al tradizionale approccio italiano alla vettura, cioè pagarla, possederla e usarla, poi rivenderla. Bensì, pagare un canone mensile tutto compreso per utilizzare un'auto, che di fatto non è "tua" nel senso stretto del termine, ma alla fine dei conti assolve lo stesso fine di un'auto propria, che è quello di portarti in giro.

E QUESTO lo hanno capito da tempo anche le Case automobilistiche, che sempre più spesso offrono anche ai privati forme di acquisto del tutto simili ai leasing o ai noleggi a lungo termine. Perché, pensandoci bene, l'automobile sta diventando un po' come uno smartphone: chi spende mille euro per un iPhone? Pochi, perché la maggior parte preferisce pagare soltanto una quota mensile al gestore telefonico e ritrovarsi in mano un prezioso oggetto hi-tech con il quale utilizzare servizi accessori (su cui i carrier guadagnano di più), come ad esempio giga di traffico.

APPLICANDO questo concetto all'auto, in particolare al noleggio a lungo termine, poco cambia: paghi un canone mensile e non ti devi preoccupare più di niente, dalla manutenzione ordinaria e straordinaria al bollo e all'assicurazione, dal treno di gomme invernali incluso al soccorso stradale. E dopo tre o quattro anni, sotto con il modello più recente, senza la preoccupazione della svalutazione di mercato della propria auto.

285

mila

Le vetture vendute nel 2015 con la formula del noleggio a lungo termine

19,7

per cento

La crescita del noleggio a lungo termine in Italia in un anno

10

mila

Gli utenti privati italiani che hanno scelto di utilizzare una vettura con la formula del noleggio a lungo termine

 Audi Sport
Official Watchpartner



real watches **for** real people



Oris Audi Sport Limited Edition II
Cronografo a carica automatica
Cassa in titanio con lunetta in ceramica
Indicatore speciale dei piccoli secondi
Edizione limitata 2000 pezzi

Interwatch Srl - Tel. 02.66.98.35.02
interwatch@interwatch.it
www.oris.ch



ORIS
Swiss Made Watches
Since  1904

LE NOVITÀ DI 12 MESI

Tutte le auto 2016



ECCO I MODELLI IN ARRIVO DA GENNAIO
ALLA FINE DELL'ANNO: DALLA CONTROFFENSIVA
DEL GRUPPO VW DOPO IL DIESEL-GATE ALLE NOVITÀ FIAT
E ALFA ROMEO, DALLE PROPOSTE NEL SETTORE DELLE ENERGIE
ALTERNATIVE ALLE SUPERSPORTIVE PIÙ ATTESE



PAG.
30



MERCEDES CLASSE E
A BORDO DELLA BERLINA

PAG.
36



VOLVO S90
IL LUSSO STILE SVEDESE

L'anno appena nato promette bene per il mondo dell'automobile. E non soltanto per i "tweet" positivi che continua a inviare il mercato in Italia (+ 15% nei primi undici mesi 2015 rispetto all'anno prima ma un incredibile +23% nel solo mese di novembre) e, più globalmente, in Europa (+13%). Il post-dieselgate è vissuto come l'occasione giusta per ricostruirsi una (forzata) credibilità da parte del Gruppo VW ma anche come un indiretto new-deal che tutte le altre Case — non solo europee — stanno cavalcando per trovare nuove energie e superare la crisi che, lenta e inesorabile, ha attanagliato il mercato dell'automobile nell'ultimo decennio. E nuove

PRIUS ATTO QUARTO

La quarta generazione della Toyota Prius monta un sistema ibrido nel quale l'unità termica a benzina ha 150 cv (14 più del precedente).



Toyota Prius - febbraio/marzo



Ford Focus RS - febbraio



Kia Sportage - febbraio

idee si traducono in tante proposte da lanciare sul mercato. A gennaio è previsto un grande traffico di modelli nuovi o soltanto ristilizzati. In queste pagine abbiamo indicato una sessantina di auto, ipotizzando modelli inediti o ristilizzati. Per molti di essi, però, non si ancora il mese preciso della commercializzazione e, per questo motivo, soprattutto per gli arrivi della seconda metà del 2016, abbiamo fornito indizi sul periodo e non date certe. Partiamo da questi primi giorni del 2016.

LA FOCUS PIÙ HARD

Debutto a fine febbraio e consegne un mese dopo per la Focus RS da 350 cv. Costa 38.500 euro.

GENNAIO. La Renault Mégane e la Fiat hanno posto in vendita, poco prima di Natale, due modelli le cui consegne sono previste a gennaio: la Régie ha fatto debuttare la nuova **Mégane** che abbiamo testato proprio in questo numero (vedi servizio a pagina 46). Il Gruppo torinese ha dato il via all'operazione **Tipo** nella versione berlina: la wagon della world-car costruita negli stabilimenti turchi di Bursa arriverà ad aprile. Lexus mette in vendita in questi giorni la nuova **RX 450h**, il super-suv

ibrido protagonista in questo numero di un altro test (pag. 50). Volkswagen festeggia i 40 anni della Golf GTI con la versione celebrativa **Club Sport** che monta il turbo benzina TSI 2.0 da 265 cv elevabili in condizioni limite a 290. BMW presenta la supertecnologica **Serie 7**, anche ibrida. La Hyundai propone la variante simil-Suv della i20: la **Active** a due ruote motrici, più alta (2 cm) e con il tre cilindri 1.0 T-GDI da 100 e 120 cv. Stilemi e potenza da vera AMG, poi, per la **S65 AMG** con il V12 6.0



biturbo da 630 cv.

FEBBRAIO. La Ford accende l'EcoBoost 2.3 da 351 cv dell'eccitante **Focus RS** (costa 38.500 euro) che accelera da 0 a 100 km/h in 4"7. Seat cambia un po' i connotati alla sua **Leon**, che guadagna il quattro cilindri 1.4 TGI benzina-metano da 110 cv. Con il solo turbodiesel 1.7 da 141 cv debutta poi

Ricco il carnet di marzo: arrivano la variante station wagon dell'Astra, la Toyota Prius e Smart Cabrio



Hyundai i20 Active - gennaio



Suzuki Baleno - marzo



Mercedes S Cabrio AMG - gennaio

l'ammiraglia Kia: la **Optima**. Tutta nuova invece la **Sportage**, crossover coreano giunto alla sua quarta generazione che ha un design più dolce e morbido rispetto a prima. Varianti ibride (benzina+elettrico) per la **Serie 3** e la **2 Active Tourer** che abbinano al tre cilindri 1.5 turbo da 136 cv un'unità elettrica da 88 cv. Soltanto ritocchi estetici invece per la berlina **GS** della Lexus.

MARZO. Ricco il menù di marzo, mese del salone di Ginevra. Arriva la quarta →



Fiat 124 Spider - aprile

→ generazione della **Prius** con un rinnovato sistema ibrido. Due modelli si tolgono il cappello: **Mini e Smart ForTwo** sono anche cabrio. Leggero restyling e contenuti multimediali migliorati, invece, sulla **Space Star**, la compatta di casa Mitsubishi. Mentre Suzuki propone la **Baleno** con un tre cilindri turbo-benzina da 111 cv. Nella gamma dell'Audi A4 si aggiunge la S4 con potenza ancora da definire. Poi quattro ipercar con prezzi da sceicchi: la **Lamborghini Huracàn LP 580-2**, ovvero la versione a due ruote motrici, la **Bugatti Chiron**, l'attesa **Aston Martin DB11** e il Suv Bentley, il **Bentayga**.

APRILE. Si parlerà molto l'Italiano in questo mese. L'Alfa Romeo propone un restyling della sua auto più venduta, la **Giulietta** che acquisisce

UNA SPIDER ANNIVERSARY
Debutta ad aprile la Fiat 124 Spider: sarà disponibile in una prima serie limitata di soli 124 pezzi con carrozzeria color Rosso Passione (sopra).

dettagli stilistici — soprattutto nel frontale — della Giulia. Fiat, invece, alzerà il sipario sulla **124 Spider**, la spider disponibile inizialmente nella versione a tiratura limitata Anniversary. Sarà proposta con il turbo Multiair 1.4 da 140 cv, due allestimenti Base e Lusso e otto tinte di carrozzeria. Dopo l'estate arriverà anche in versione Abarth con il 1750 in alluminio da 200 cv circa. A proposito di Abarth, sembra che nei piani del marchio dello Scorpione ci sia anche una versione della 500X anche se, al momento, non ci sono dettagli su motori e caratteristiche. Verso la fine di aprile, dopo il vernissage al Salone di Ginevra, sarà in vendita anche la **Tipo Station Wagon** con due propulsori: il benzina 1.4 da 95 cv e il più indicato Multijet 1.6 da 120 cv. Variante familiare anche per l'Opel Astra che

disporrà, oltre che della stessa meccanica, dei contenuti hi-tech e del moderno sistema On Star dell'Astra berlina. Ma aprile sarà anche il mese della nuova generazione della **Tiguan**, il primo Suv della VW allestito sulla nuova piattaforma MQB e disponibile in quattro versioni: una puramente stradale, una off road, la classica R-line con personalizzazioni estetiche più aggressive e una versione GTE che sarà ibrida plug-in da 218

A fine maggio prevista l'Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio da 510 cv, Solo dopo l'estate l'intera gamma



cv. Cambia sigla la Mercedes SLK che diventa SLC (vedi articolo a pagina 28 di questo numero) ma conserva l'hard-top retraibile nel baule. Ritocchi estetici riguarderanno la DS3 mentre BMW propone la M2 Coupé con il sei cilindri 3.0 Twin Turbo da 370 cavalli. Infine, dopo il debutto ufficiale al prossimo Salone di Ginevra, sarà posto in vendita il Suv della Maserati, il Levante. Con i motori V6 e V8 che equipaggiano già la Ghibli e la Quattroporte.

MAGGIO. Piatto ricolmo anche in questo mese, durante il quale ce ne sarà per tutti i gusti. Dovrebbe (condizionale d'obbligo) scattare il momento della commercializzazione dell'**Alfa Romeo Giulia**. Si tratta della versione Quadrifoglio abbondantemente vista e analizzata nei mesi →

LA BMW M2 DA 370 CV

Tra le novità di marzo c'è la BMW M2 Coupé, cerchi da 19", look aggressivo M e il sei cilindri 3.0 Twin Turbo da 370 cv.



Smart ForTwo Cabrio - marzo



VW Tiguan - aprile



Opel Astra SW - aprile



BMW M2 - aprile

→ precedenti con il V6 biturbo da 510 cv. Seguirà (dopo l'estate) il resto della gamma. Maggio sarà anche il mese della **F-Pace**, l'atteso primo Suv della Jaguar disponibile con i motori V6 benzina da 300 e 380 cv e con il turbodiesel 2.0 da 180 cv. Mini prosegue nell'aggiornamento della gamma con la **Countryman**, come la Clubman costruita sul pianale della BMW 2 Active Tourer. Anche la Infiniti propone una versione simil-Suv della Q30 siglata **QX30**: sempre a trazione

Il primo Suv della Jaguar, l'F-Pace, sarà in vendita tra la fine di aprile e gli inizi di maggio

integrale come la Q30, ma più alta di 3 cm e con un look che strizza l'occhio all'off-road. Connotazioni da fuoristrada leggero anche la **A4 Allroad** che prosegue la tradizione dei modelli di Ingolstadt con look simil-Suv. Rimanendo sempre in ambito rupestre c'è da segnalare anche l'arrivo del Ford **Edge**, il Suv stile americano e la probabile commercializzazione



Jaguar F-Pace - maggio

LA GIULIA ARRIVA DOPÒ PASQUA

Tra la fine di aprile e gli inizi di maggio è in agenda il via ale vendita della Giulia Quadrifoglio con il V6 biturbo da 510 cv.

della nuova Subaru **Forester**.

ESTATE. Sotto il sole di giugno e luglio — agosto è un mese di vacanza anche nel mondo dell'auto — non mancano affatto le novità. Tra le open-air da segnalare la Mercedes **Classe C Cabrio** e la Range Rover **Evoque Cabrio**, modello bizzarro che è stato presentato al Salone di Los

Angeles dello scorso novembre: ha la capote in tela che si apre e chiude in 21 secondi. Si vedrà finalmente anche la Honda NSX, la sportiva ibrida spinta da un V6 di 3.5 litri da 500 cv e da tre motori elettrici per una potenza complessiva di 580 cv. Della Volvo S90 che anticipiamo nell'ampio servizio di pagina 34, ci sarà anche una variante familiare: la **V90** uscirà



Alfa Giulia - maggio



Tesla X - estate



tra la fine di agosto e gli inizi di settembre e sarà la super-wagon destinata a continuare la storica tradizione Volvo (ricordate la 850?) nel settore delle familiari di taglia XL.

Audi darà il via all'operazione "nuova A5": sia in versione iniziale coupé che Sportback e Cabrio. Citroën e Peugeot daranno vita al progetto comune Spacetourer e Traveller: due →

TIPO DA FAMIGLIA

Dopo il debutto al salone di Ginevra 2016, la Fiat Tipo Station Wagon sarà in vendita da maggio.

La sigla 718 per Boxster e Cayman



Le future Boxster e Cayman saranno dotate di motore boxer a 4 cilindri turbo: e questo è ormai un fatto noto, visto che è stato ufficializzato recentemente da Porsche stessa. Ma la Casa di Stoccarda, proprio per nobilitare questa scelta tecnica imposta dalle sempre più restrittive norme anti inquinamento che ha portato il turbo anche sulla 911, ha deciso di ribattezzare i suoi due modelli sportivi d'accesso alla gamma. Si chiameranno 718 Boxster e 718 Cayman, con la sigla numerica che serve appunto ad allacciarsi a concetti in cui il motore 4 cilindri boxer ha giocato un ruolo fondamentale nella storia di Porsche. 718, infatti, è la sigla della barchetta che alla fine degli anni '50 sostituì la 550 Spyder e che conquistò la Targa Florio e una vittoria di classe alla 24 Ore di Le Mans. Parliamo di corse, dunque, e anche in questo caso Porsche con una sigla numerica vuole dare continuità anche alla 919 Hybrid che quest'anno ha conquistato Le Mans e il Campionato Mondiale Fia Wec, anch'essa spinta da un motore 4 cilindri turbo (ma a V e non boxer). Nella fattispecie delle future 718, i due modelli verranno svelati al Salone di Ginevra e adotteranno due varianti di 4 cilindri boxer, entrambi sovrallimentati, che derivano dal 6 cilindri turbo delle nuove Carrera. Ci saranno un 2 litri e un 2.5 litri per i modelli S, il primo con circa 300 cavalli e il secondo con 360 cv.



Infiniti QX30 - maggio



Fiat Tipo SW - maggio

→ monovolume a sette posti con base meccanica in comune. Restyling di metà carriera interesseranno la **Mazda 3** (pronto il turbodiesel 1.5 da 105 cv) e la **Mercedes CLA**. Mentre le Casa della Stella presenterà la variante Coupé della **GLC**. Novità da Tesla: a fine estate è atteso il Suv elettrico **Model X** con un'autonomia dichiarata di 400 km. Il prezzo? Si aggirerà sui 120.000 euro.

AUTUNNO. Quando finiscono le vacanze estive e le foglie cominciano a cadere dagli alberi, le concessionarie di automobili si riempiono di modelli nuovi: Audi propone a settembre il piccolo rivoluzionario mini-Suv **Q1** costruito sul pianale MQB di seconda generazione e, parallelamente anche Seat

Doppia novità tra i Suv Audi a fine anno: prima il piccola Q1, poi la nuova generazione della Q5

metterà in vetrina il primo sport utility compatto della sua storia. Realizzato sulla base del concept esposto dalla Casa spagnola a Ginevra 2015 sarà lungo 4,40 metri. Sempre dal Gruppo Volkswagen, prevista in autunno anche la nuova Porsche **Panamera** con decisi tratti stilistici ereditati dalla bella concept Mission E esposta al Salone di Francoforte 2015. Anche l'abitacolo sarà ispirato in gran parte a quello del prototipo elettrico che tanto scalpore destò al motor show tedesco. Nel segno dei piccoli e innovativi motori tre cilindri del Gruppo PSA, è attesa anche la nuova **Citroën C3** che viene realizzata sullo stesso pianale dell'ultima



Audi Q1 - autunno

Peugeot 208. La Casa del Leone, viceversa, propone la nuova **3008**, crossover che si annuncia più spazioso rispetto all'attuale. Sempre dalla Francia in arrivo la nuova **Scénic** che Renault propone anche nella versione a sette posti e arricchisce con contenuti stilistici e multimediali (display stile tablet posto verticalmente e connettività al top) già

LA Q1 SU PIANALE GOLF

L'Audi Q1 (sopra) sarà realizzata sulla piattaforma MQB evoluta. Sotto, l'attesa sportiva ibrida della Honda, la NSX.

sull'Espace e sulla Mégane. Modello, quest'ultimo, la cui gamma viene arricchita della versione familiare **Mégane Sporter**. Sempre in casa Renault da segnalare, a luglio, l'arrivo della Talisman **Sporter**. Si vedrà anche la Ford **S-Max Vignale**. Versione firmata con il nome dell'antico marchio torinese. Nuova e più raffinata la **Suzuki Ignis** prevista per metà



Honda NSX - fine estate



settembre mentre, negli stessi giorni, arriverà la **VW Up!** ristilizzata e più hi-tech.

FINE ANNO. Il 2016 si chiuderà nel segno della prima lettera dell'alfabeto: Audi mette in vetrina la nuova **Q5**. Avrà alcune caratteristiche della sorellona **Q7** (fari Matrix Led, Virtual Cockpit) ma la gamma motori della **A4** (anche il il TDI

UNA GT PER SOGNARE LE MANS

L'affascinante Ford **GT** è la supercar che rinverdisce i vecchi fasti della Casa americana che, con la **GT40**, dominò negli anni '60 le 24 Ore di Le Mans. Sotto, la Range Rover **Evoque Cabrio**.

3.0 da 272 cv). Rimanendo in Germania, dovrebbe debuttare entro il Capodanno 2016 anche la nuova generazione della **Serie 5** che eredita dalla Serie 7 molte novità hi-tech come la chiave "intelligente" e i display stile tablet. Sempre da Bmw attesa la **X3**. Opel, invece, proporrà la seconda serie della **Insignia**, ormai in commercio da sette anni, malgrado il leggero restyling del



Evoque Cabrio - estate



Seat Suv - autunno



Ford GT - fine anno

2014. Seguirà a breve anche la Sports Tourer. Atteso da Toyota il Suv compatto anti-Juke realizzato sulla base della concept **CH-R**. Jeep, dopo il leggero restyling di Cherokee e Grand Cherokee, porta al debutto la **Compass**. Da Nissan e Ford previste due nuove generazioni di city-car. La Nissan alza i veli sulla nuova **Micra** che non verrà più costruita in India, come la precedente (e mal riuscita) Micra ma in Francia. La Ford presenta a novembre la **Ka** che non sarà più realizzata su base Fiat 500. E poi botto finale: la Ford **GT** con il V6 biturbo EcoBoost da 600 cavalli. Modello che fa sognare le Mans e la 24 Or : la versione da corsa della GT parteciperà alle classiche gare di durata, a Daytona prima e sul circuito francese poi, nella classe GTE. La scelta giusta per festeggiare i 50 anni della storica tripletta Ford con le **GT40 MK II**, nel 1966. Tra l'altro, ai danni delle Ferrari 330 P3. Buon 2016 a tutti.

UNA SLC CHE FA PRIMAVERA

SIGLA INEDITA PER LA SLK CHE DIVENTA SLC MANTENENDO PERÒ IL CLASSICO HARD TOP RIPIEGABILE NEL BAULE. LA BIPOSTO SARÀ OFFERTA ANCHE NELLA VERSIONE AMG SLC 43

Vent'anni di onorata carriera, 670.000 esemplari venduti e il merito di aver introdotto una soluzione che tutti gli altri avrebbero poi copiato, cioè il tetto rigido ripiegabile elettricamente. Questa, in sintesi, è la Mercedes SLK. O meglio, la SLC poiché anche alla roadster di Stoccarda è stata ritoccata la denominazione come è già avvenuto per molti modelli del marchio tedesco, Suv in prima linea. La sostanza, però,

IN VENDITA AD APRILE
La SLC in vendita da aprile dispone del cambio 9G-Tronic a nove rapporti offerto di serie sulle SLC 250d e 300 e sulla AMG da 367 cavalli.

ridisegnati, ancor più dinamici. All'interno sono stati rinnovati gli inserti della plancia, la grafica della strumentazione (tra cui ora c'è un display a colori da 4,5") e il monitor centrale passa dai precedenti 5,8" agli attuali 7 pollici, con possibilità di montare l'impianto infotainment di ultima generazione Comand OnLine.

COMPLETANO il quadro il volante di nuovo disegno e nuovi rivestimenti in pelle per i sedili,



non cambia. Si tratta sempre della due posti secchi con tetto rigido ripiegabile (ora fino a 40 km/h di velocità) di accesso alla gamma Mercedes.

ORDINABILE a partire da questo mese, con i prezzi ancora da definire, la SLC non cambia soltanto il nome ma anche la faccia. È nel frontale, infatti, che sono concentrate le maggiori novità: griglia a diamante, proiettori a Led con Intelligent Light System e paraurti





i cui poggiapiede continuano a integrare il sistema Airscarf per riscaldare il collo.

Per quel che riguarda i motori, la gamma parte con la nuova SLC 180 spinta dal 4 cilindri 1.6 a

benzina da 156 cavalli e 250 Nm di coppia, propulsore che prima non era previsto. Dopodiché si sale al 2 litri, sempre a benzina, che viene declinato in due varianti di potenza: 184 cavalli

GRIGLIA DIAMANTATA

Il muso della SLC presenta ora la griglia diamantata introdotta su Classe A. I proiettori sono a Led con Intelligent Light System.

per la SLC 200 e 245 cavalli per la SLC 300. Non per ultima, la versione a gasolio: si tratta della SLC 250 d con il noto quattro cilindri turbodiesel di 2.1 litri da 204 cavalli e 500 Nm. Tra l'altro, è già disponibile anche la versione sportiva, battezzata Mercedes-AMG SLC 43.

IN QUESTO CASO troviamo il V6 biturbo 3 litri da 367 cavalli e 520 Nm di coppia equipaggiato con cambio 9G-Tronic a nove rapporti, trasmissione disponibile anche su SLC 180 e 200 a richiesta, mentre è di serie sulle 300 e 250 d. Sempre parlando della AMG si segnalano l'assetto regolabile AMG Ride Control e il pacchetto Handling che include il differenziale autobloccante per una guida ancor più sportiva.



AUTO 2016

MERCEDES CLASSE E



LA NUOVA GENERAZIONE DELLA BERLINA
MERCEDES HA UN DESIGN DELL'ABITACOLO
E CONTENUTI HI-TECH DA VERA AMMIRAGLIA.
VEDIAMOLI NEL DETTAGLIO

Dentro la



**DEBUTTA
A DETROIT**

Vernissage
americano per la
nuova Classe E che
viene presentata
nell'imminente
Salone di Detroit.

Classe E

STILE CLASSE S

La Classe E che abbiamo ricostruito nel disegno di Graphicar eredita tratti stilistici dalla Classe S: i fari a goccia, il muso basso, le linee morbide degli interni.

Si respira ormai aria di debutto ufficiale per l'attesa Mercedes Classe E, berlina di segmento superiore che da sempre costituisce l'ossatura delle ambizioni della marca tedesca. Quest'anno in modo particolare, poiché la vettura promette un potenziale di notevole caratura, sostenuto da un design che si annuncia accattivante più che mai facendo leva sui contenuti più dinamici e sportiveggianti in voga con gli ultimi modelli della marca di Stoccarda.

In attesa delle prime foto "live", gelosamente custodite in attesa del "revealing" ufficiale in occasione del prossimo Salone di Detroit, le svariate foto spia ormai diffuse tratteggiano infatti forme definitive che non lasciano più molto spazio all'immaginazione: il profilo è a metà strada tra Classe C ed ammiraglia S, apparendo dunque particolarmente filante e slanciato con la caratteristica del frontale molto basso che termina in una vistosa calandra a due/tre listelli molto marcati, posizionata particolarmente in basso verso il





La Classe E wagon sarà presentata al Salone di Ginevra. Prevista anche la E coupé



terreno. Molto morbida, quasi a goccia, pure la zona della coda, supportata da passaruota piuttosto importanti nonché delineati con nervature piuttosto vistose che serviranno a disegnare un retroreno con personalità anche nel caso della E Station Wagon. Che apparirà ufficialmente poco dopo la berlina, in occasione del prossimo Salone di Ginevra (marzo 2016).

QUEL CHE invece non ha più veli è l'abitacolo della nuova Classe E, che la Casa ha voluto mostrare in anteprima. Proprio nella sua sede di Sindelfingen, vicino a Stoccarda: contrariamente ad altri modelli, gli interni in questo caso sono non stati disegnati dal distaccamento italiano di Como bensì presso



lo studio di design interno guidato dall'interior designer Hartmut Sinkwitz. Per il quale, semplicemente, questo abitacolo inedito è *"fedele alla filosofia di purezza sensuale che accompagna il design Mercedes; impiega innovazione tecnologica ed equipaggiamenti di grado elevato per creare un'esperienza emotiva d'eccezione per guidatore e passeggero"*. Proprio sul fattore innovazione dell'interfaccia uomo-macchina si giocherà infatti parecchio dell'attrattiva – e del successo – del nuovo modello. Se sull'ammiraglia S elettronica e schermi digitali sono già preponderanti, sulla nuova nata questa tecnologia prende talmente piede da arrivare a soppiantare integralmente la strumentazione tradizionale, quanto meno sugli allestimenti su- →

PELLE NAPPA SULLA EXCLUSIVE

Per gli interni della Classe E sono stati scelti pellami e rivestimenti che soddisfano tutti i gusti: la versione Exclusive ha sedili in raffinata pelle Nappa.

TABLET PANORAMICO DA 12,3"

Come sulla ammiraglia S, la strumentazione può essere sostituita da un tablet da 12,3" a cristallo unico.

**FARI A LED
A 64 TONI**

Il display panoramico si sviluppa lungo tutta la plancia plancia e visualizza sia la strumentazione che il sistema di infotainment. Sotto, un primo piano dei fari a Led con 64 tonalità selezionabili.

→ periori a quello base (che sostanzialmente in commercio non si vede mai, specie in questa categoria): di fronte al conducente, estendendosi fino a tutta la larghezza della consolle centrale, si trova un'unica superficie in vetro a rilievo, che protegge i due "cuori" costituiti da altrettanti schermi da ben 12,3 pollici di diagonale ciascuno (31,2 cm). Nessuna lancetta, nessun meccanismo; tutto quanto appare al di sopra delle bocchette

di aerazione centrali è totalmente digitale. La grafica, di conseguenza, è totalmente configurabile e può adottare in particolare tre stili differenti, sempre disponibili indipendentemente dall'allestimento dell'auto: Classic, Sport (con numeri gialli e rossi) e Progressive con indicazioni più essenziali dal sapore vagamente futurista. In ogni combinazione, lo schermo di fronte al conducente può visualizzare svariate informa-



**La Classe E
evidenzia
una purezza
sensuale che
accompagna il
design Mercedes**

HARTMUT SINKWITZ





zioni configurabili, inclusa la ripetizione della navigazione riportata più in grande sul display centrale (nei formati a pieno schermo oppure due terzi). Altra novità sono i due pulsanti "touch" a sfioramento, come sugli smartphone, posti sulle razze del volante: reagiscono ai movimenti dei pollici sia orizzontali sia verticali (oltre alla pressione) e permettono al conducente di pilotare in maniera molto intuitiva ogni funzione del sistema di infotainment. Volendo, con stereo 3D-Surround Burmester fino a 1450 Watt. Il tutto, in aggiunta al consueto Comand sul tunnel centrale, completo di zona "mouse" multi-touch che comprende anche la scrittura manuale. Per il resto, l'abitacolo presenta un look particolarmente curato e lussuoso, oltre che profondamente personalizzabile nell'ilu-

minazione ambiente (fino a 64 colori), sia nelle tinte sia nell'accostamento dei materiali: tra gli inserti di finitura, in particolare, spiccano sia differenti soluzioni in legno, anche del tipo spazzolato a poro aperto, sia più hi-tech tra cui una inedita trama metallica particolarmente suggestiva per l'effetto tridimensionale che offre. Molto sportive e "sensuali" le curve assai lavorate che tratteggiano le forme dei sedili; plancia, pannelli portiere, bocchette di aerazione e comandi secondari strizzano invece più l'occhio alle morbide ricercatezze dell'ammiraglia "S". La rilevante superficie a rilievo totalmente piatta degli schermi strumentazione, insieme alla sovrastante, imponente palpebra antiriflesso, sono così le uniche forme "nervose" a spiccare in un panorama di sinuoso benessere estetico.

CAMBIERÀ CORSIA DA SOLA

Il pack Drive Pilot che debutta in estate ingloba l'innovativo Active Lane Change Assist che fa cambiare autonomamente la corsia alla Classe E. Anticipando in parte il concetto di guida autonoma.

LUSSO ALLA SVEDESE

La berlina del Dio Thor



DOPO IL SUV XC90, ECCO L'AMMIRAGLIA BASATA SULLA NUOVA PIATTAFORMA DELLA VOLVO. QUALITÀ E SISTEMI DI SICUREZZA SONO LE CARTE SU CUI PUNTA LA NUOVA S90

A SEGUIRE CI SARÀ LA V90

Dopo la berlina S90, che debutta questo mese a Detroit, sarà la volta della station wagon V90 attesa per la seconda parte del 2016.

Nella sede della Volvo, a Goteborg, tira un'aria frizzantina. Che non deve essere confusa con il vento invernale che bussa spesso alle finestre e alle pareti dei tanti edifici dello stabilimento svedese. Il cambio di proprietà del 2010, con l'acquisizione del marchio scandinavo da parte dei cinesi della Geely, sembra infatti aver dato le ali ai responsabili e ai progettisti che lavorano all'interno di un'ampia area alla periferia della città. Senza costrizioni particolari, sono stati lasciati liberi di rinnovare la gamma dei loro veicoli nel solco di una tradizione che vuole le Volvo come auto sicure e per certi versi anche innovative. La Geely ha investito 11 miliardi di dollari dal 2010 in un processo di rinnovamento che ha cominciato a dare i suoi frutti con il Suv XC90 che, peraltro, tra 4 anni

sarà il modello più vecchio della gamma secondo i piani prestabiliti. All'orizzonte ci sono concetti tecnici come elettrificazione e guida autonoma, con l'obiettivo di rendere pulite e sempre più sicure le vetture. Uno degli obiettivi dichiarati è quello di arrivare al 2020 con le Volvo in grado di non far registrare nessun ferito grave, e meno che mai dei decessi, in caso di incidente. Dopo la XC90, la prima auto del futuro è questa berlina S90, che segna il ritorno del marchio svedese nel segmento delle berline di lusso. Il progetto sfrutta lo stesso pianale SPA della citata XC90 e che sarà utilizzato per altri veicoli di stazza media e superiore. Meccanicamente, lo schema delle sospensioni prevede un'architettura a doppi triangoli all'anteriore e un asse posteriore con ammortizzazione a foglia. La linea moderna e allo stesso tempo essenziale è stata stu- →





La griglia anteriore con 23 barre concave ricorda quella della P1800, una delle più belle Volvo di sempre



MARCHIO DI FABBRICA

I Led dei fari anteriori disegnano un motivo che, per Volvo, rappresenta il martello del Dio scandinavo Thor.

Il Suv XC90 è il primo ad averli portati al debutto.

→ diata sotto la direzione di Thomas Ingelhart, un determinato tedesco in Volvo da metà del 2012 dopo un passato in Skoda e Volkswagen.

LA S90 RICALCA i concetti stilistici introdotti con la Concept Coupé presentata a Francoforte nel 2013. Il passo allungato (di 150 mm rispetto alla S80) e il padiglione dell'abitacolo prolungato all'indietro danno slancio all'immagine laterale. Davanti, la presa d'aria ricorda quella della P1800, una delle più belle Volvo di sempre, con le 23 barre della griglia che sono di forma concava. I fari a Led mostrano quella che è una specie di firma del marchio, cioè il cosiddetto martello di Thor. Gli interni sono impreziositi da eventuali inserti in legno, con le bocchette dell'aria che hanno un comando semplificato chiamato "air blade". Nella consolle centrale spicca uno schermo touchscreen che si abbina alla strumentazione digitale e che è tre volte più luminoso di quello dei migliori tablet in circolazione. Tra i vantaggi ha quello di poter essere utilizzato anche indossando i guanti. Tra i punti di forza della nuova berlina ci sono i sistemi di sicurezza attivi. Tra questi ultimi non manca il Pilot Assist che, pur non essendo una novità assoluta, è comunque da sottolineare perché introduce un dispositivo di guida semiassistita che può entrare in azione sino a 130 km/h in combinazione con il controllo di velocità attivo seguendo autonomamente la



OCCHIO ALL'ALCE

Il sistema City Safety per la frenata automatica si evolve e integra il rilevatore di animali di grossa stazza, che nei paesi scandinavi sono un incontro frequente.





corsia di percorrenza. Per motivi legali, il guidatore deve tenere almeno una mano sul volante, ma il sistema funziona con efficacia quando i limiti della corsia sono chiaramente disegnati e visibili sull'asfalto. Non manca l'ormai collaudato City Safety con frenata automatica sino a 50 km/h con la novità dell'individuazione di animali di grande stazza, come per esempio le alci.

LA NOVITÀ ASSOLUTA viene dall'introduzione di un dispositivo di riconoscimento dell'abbandono della sede stradale, il Run-off Road, che provvede con colpi di sterzo e di freno a correggere la traiettoria avvisando il guidatore. Il dispositivo riconosce l'uscita dalla sede stradale e predisponde le cinture di sicurezza a un possibile urto imminente. In arrivo dopo la fine dell'estate del 2016, la S90 sarà disponibile con due motori turbodiesel con la stessa base a 4 cilindri di 2 litri ma potenze diverse: 190 cavalli per la D4 e 235 cavalli per la D5, entrambe a trazione anteriore. Le versioni a benzina sono invece a trazione integrale e puntano su un 4 cilindri di 1969 cm³ da 320 cavalli. La T8 è un'ibrida plug-in con motore elettrico posteriore e batterie agli ioni di litio in grado di immagazzinare l'energia sufficiente a garantire anche più di 45 km di autonomia senza usare il motore termico. La T6 è invece più tradizionale e può utilizzare un cambio manuale a sei marce in alternativa a quello automatico a otto marce.

Interni lussuosi e tecnologia al top



STRUMENTI DIGITALI

Dietro al volante c'è un pannello digitale da 12,3 pollici, su cui vengono visualizzate tutte le informazioni di bordo.



UN TABLET IN VERTICALE

Il sistema Sensus Touch prevede un display tattile da 9 pollici posto in verticale, da usare proprio come un tablet.



ACCENSIONE RAFFINATA

Come già su XC90, dietro alla leva cambio c'è il pomello a forma di pietra preziosa per l'accensione del motore.

Nel mirino



degli hacker



LE AUTO SEMPRE PIÙ HI-TECH E CONNESSE SCOPRONO IL FIANCO A POSSIBILI ATTACCHI INFORMATICI. MA LE CASE CORRONO AI RIPARI PER EVITARLI. ECCO COME



Auto che si comandano con uno smartphone, che vanno in rete e che vengono spiate in remoto sono ormai realtà. E questo sta portando alla luce un problema, già ben noto nel campo dei computer, che prima o poi sarebbe toccato anche al mondo dell'automotive: la sicurezza informatica delle vetture.

Sono problemi trasversali rispetto alla maggior parte dei produttori. BMW, ad esempio, di recente ha sistemato il bug nel software ConnectedDrive che consentiva a potenziali malintenzionati di sbloccare le serrature dell'auto. Il problema è stato scoperto dall'ADAC, il corrispondente tedesco dell'ACI, che ha identificato una falla di sicurezza nella piattaforma BMW che consentiva di forzare il sistema di autenticazione e accedere a funzionalità come l'apertura remota delle portiere. Monaco è subito corsa ai ripari aggiornando il proprio software, tramite la SIM integrata nelle auto, e ha precisato di non essere a conoscenza di alcun caso di effettiva violazione.

BEN PIÙ PREOCCUPANTE il problema scoperto nel sistema operativo delle vetture Chrysler negli USA: con una connessione wireless era possibile sfruttare un difetto del sistema UConnect, che negli Stati uniti integra una SIM dell'operatore Sprint. Due ricer-



Un hacker può prendere il controllo dello sterzo e dei freni. Uno scenario inquietante



IN USA RICHIAAMI DA FCA

FCA, negli Stati Uniti, ha dovuto richiamare 1,4 milioni di veicoli per aggiornare il sistema UConnect, esposto ad attacchi informatici.

→ catori, hanno mostrato a un giornalista di Wired quanto possa essere pericolosa un'auto connessa, nello specifico una Jeep Cherokee, se non è ben protetta contro gli attacchi informatici. Hanno prima preso il controllo di alcuni elementi come il climatizzatore, l'impianto stereo e il pannello touch, e infine operato sulla trasmissione, sui freni e lo sterzo (in retromarcia) con un rischio potenzialmente altissimo di causare incidenti. Poiché non è possibile aggiornare il sistema da remoto, sono stati quindi richiamati quasi 1,4 milioni di veicoli di diverse marche appartenenti al gruppo.

NEANCHE aziende apparentemente all'avanguardia come Tesla sono immuni dal problema: alla conferenza Def Con, la più grande convention annuale sull'hacking che si tiene ogni anno a Las Vegas, è stata mostrata la possibilità di entrare nel sistema di infotainment della Model S e forzare l'auto a rallentare o addirittura a fermarsi completamente. In questo caso, il produttore è stato avvisato in anticipo e ha potuto correggere il software con un aggiornamento prima che la scoperta diventasse di dominio pubblico.

Molti costruttori hanno dovuto poi fare i conti con un problema legato alle proprie chiavi d'accensione. Queste, com'è noto, integrano infatti un dispositivo, chiamato trasponder, che dialoga con l'immobilizer montato sulle auto e, nel caso non ci sia corrispondenza tra i codici

inviai e quelli ricevuti, impedisce l'avviamento del motore. Questo è il motivo per cui fare una copia delle chiavi dell'auto può costare anche centinaia di euro. Il problema è stato scoperto addirittura nel 2012 in Olanda e risiede nel trasponder prodotto dalla Megamos, utilizzato da moltissime case automobilistiche. Di fatto il trasponder usa solo una parte dei codici a disposizione, e questo consente di impiegare meno di 30 minuti per avviare l'auto senza manomettere nulla. Megamos ha risolto il problema nei propri trasponder più recenti, ma rimangono milioni di auto circolanti tutt'ora esposte al problema.

ILADRID'AUTO ci sono sempre stati, adesso utilizzano strumenti diversi. L'aspetto più preoccupante è che l'utente finale non si rende conto dei pericoli, ad esempio quelli legati alla privacy. È troppo semplice sapere dove siamo e dove siamo stati. Non sono considerazioni valide solo per coprire eventuali scappatelle, ma far sapere che siamo in viaggio lontano da casa o che la macchina è ferma in un parcheggio non è certo una buona pratica. Per quanto riguarda la sicurezza del software di controllo ci si deve chiedere cosa succederà quando le strade saranno invase da auto connesse, magari a guida autonoma: un bug in un sito web che espone i dati degli utenti registrati è già grave, ma in questo caso ci sono bug che possono costare la vita.

La soluzione? Un antivirus

La sicurezza dei sistemi informatici dei veicoli si espande oltre i confini fisici del mezzo, è possibile intervenire ad esempio sull'account legato al proprietario o sullo smartphone utilizzato per le funzioni più evolute. Le tecnologie di comunicazione utilizzate offrono grandi vantaggi, ma portano con sé anche una nuova categoria di rischi ai quali gli automobilisti non sono abituati, perché un tempo, semplicemente, non esistevano. Kaspersky, società russa specializzata in antivirus e software legati alla sicurezza, studia con grande interesse l'evolversi della situazione.

"Le moderne auto sono composte in media da 40 computer basati su QNX (basato a sua volta su Unix), in rete tra loro, e ognuno si occupa di una funzione specifica. Il sistema di infotainment o la possibilità di connessione al web sono soltanto due di queste." Ci ha raccontato Alexander Moiseev, Managing Director Kaspersky Lab Europe. "Ogni macchina ha una media di 3-4 connessioni potenzialmente vulnerabili, dalla SIM telefonica integrata, alla connessione Bluetooth, fino al sistema di aggiornamento delle mappe. L'aspetto Connected car rappresenta solo l'interfaccia utente, ma i pericoli possono essere diversi. Oggi i rischi più evidenti sono legati alla privacy: è semplicissimo vedere online tutti i tutti gli spostamenti del veicolo."

L'idea di un "antivirus per le auto" non è poi così remota, ma ovviamente sono necessarie soluzioni diverse rispetto a quelle che conosciamo per il mondo dei computer. Nel frattempo Kaspersky ha identificato quattro punti cruciali a cui dovremmo ben presto tutti prestare attenzione.

► **Credenziali:** è possibile rubare le credenziali necessarie per accedere al sito web di registrazione con mezzi noti come phishing, keylogger o social engineering (ingegneria sociale), o può semplicemente può capitare di smarrire il proprio PC. Questo permette l'accesso alle informazioni degli utenti e quindi al veicolo stesso. Un malintenzionato potrebbe installare

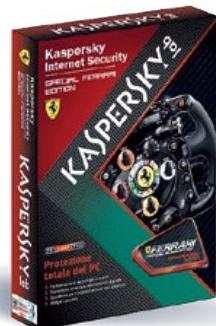
una app sul proprio smartphone con le stesse credenziali del proprietario, abilitare servizi remoti ancor prima di aprire la macchina e sapere sempre dove si trova il veicolo.

► **Applicazioni:** attivando i servizi di apertura a distanza, si crea in pratica un nuovo set di chiavi per l'auto. Se l'applicazione dello smartphone non è sicura (con l'utilizzo di password criptate), chi ruba il telefono può avere accesso al veicolo. Potrebbe quindi bastare un telefono rubato per bypassare qualsiasi autenticazione tramite PIN, rendendo più facile per un cyber-criminale l'attivazione da remoto.

► **Aggiornamenti:** gli aggiornamenti delle applicazioni e del sistema di infotainment intervengono sulla struttura stessa del sistema. Alcuni produttori utilizzano per questi aggiornamenti semplici chiavette USB e file non crittografati o firmati. Questi file, includono inoltre numerose informazioni sui sistemi interni in esecuzione sul veicolo.

► **Comunicazioni:** Alcune funzioni comunicano con la SIM all'interno del veicolo tramite SMS. L'inserimento all'interno di questo canale di comunicazione permette di inviare istruzioni "false". Nel caso peggiore, un criminale potrebbe sostituire le comunicazioni della casa madre con le proprie istruzioni e servizi.

Questo scenario apre a diversi interrogativi legati alla responsabilità di tutti gli interpreti coinvolti: Se qualche hacker dovesse riuscire a impadronirsi del vostro smartphone, di chi sarà la responsabilità in caso di furto dell'auto? E nel caso qualcuno riuscisse a leggere le credenziali di autentizzazione dal vostro computer? Le case automobilistiche non possono essere certo considerate responsabili in questo caso, ma se il problema derivasse da un difetto del software, del produttore dello smartphone o del sito Web di accredito? A chi spetta quindi garantire la sicurezza del sistema nel suo complesso?



PIÙ SICURI CON KASPERSKY
Tra le aziende che operano nei sistemi anti-hackeraggio c'è Kaspersky, sponsor Ferrari in F1.

CONTI EDITORE DIVISIONE AUTOMOTIVE.
DOVE CORRONO LE EMOZIONI.

Scarica l'edizione digitale su

Scarica su
App Store

DISPONIBILE SU
Google play

www.inmoto.it

OGNI MOTOCICLISTA HA LA SUA STRADA.

SCOPRI LA TUA OGNI MESE IN EDICOLA.

IN QUESTO NUMERO

IN COPERTINA

- Honda Africa Twin

PRIMO PIANO

- Triumph Street Twin
- Ducati 959 Panigale
- Kawasaki J 125
- BMW C 650 Sport e GT

PROVA

- MV Agusta Turismo Veloce Lusso

SPECIALE

- Rimessaggio invernale

EPOCA

- Kawasaki Mach IV 750

TURISMO

- Isalanda, Gargano, Sicilia
- Fuoristrada in Italia



DAL 29 DICEMBRE IN EDICOLA

PRIMI TEST E NEWS

50 Lexus 450h



56 Porsche Macan GTS



58 Audi Q7 e-tron



60 Seat Ibiza Cupra



62 Suzuki Vitara S



**Renault
Mégane | 46**



54 Mercedes GLS

64



NEWS

VW Beetle Dune
Gamma Dacia 2016
Jeep Cherokee
Mini Cabriolet
VW Golf Clubsport
Mitsubishi Outlander Sport



Renault Mégane

DETTAGLI PREMIUM E UNA PERSONALITÀ FINALMENTE SPICCATA CARATTERIZZANO LA COMPATTA FRANCESE. CHE È MOLTO CONFORTEVOLE ALLA GUIDA

Nella fascia delle medie compatte sono oltre 40 i modelli che si sfidano quotidianamente, sempre alle prese, prima di tutto, con la Golf, l'auto più venduta in Europa. È questa l'arena in cui scende la nuova Renault Mégane (per ora berlina a cinque porte alla quale nel corso del 2016 si aggiungeranno la station wagon e la Scénic, non ci sarà un Coupé) mirando prima di tutto a distinguersi dal punto di vista estetico, con un design originale



Renault Mégane

MOTORI benzina da 100, 130 e 205 cv; turbodiesel da 90, 110, 130 e 165 cv.

COSA CAMBIA Nuovo modello sulla piattaforma di Espace e Talisman.

IN VENDITA Metà gennaio.

PREZZI Da 18.650 euro.

CI PIACE La capacità di distinguersi in un segmento dove le auto tendono ad essere sempre più simili. Piacevole la guida.

NON CI PIACE La scelta di dotare solo i livelli più alti dello schermo da 8,7", l'elemento che fornisce una forte personalità al design degli interni.

DISPLAY TABLET DA 8"7

Dalla Espace la Mégane ha ereditato il display touch verticale stile tablet qui nella misura da 8"7.

ma ben allineato con gli ultimi modelli della marca come Clio e Captur, due bestseller nei rispettivi segmenti, e con la recente Talisman.

LA LINEA di Mégane IV (la prima serie risale a vent'anni fa e da allora la media francese è stata prodotta in 6,6 milioni di pezzi) è decisamente dinamica e prestante grazie alle carreggiate allargate (quella anteriore di 4,7 cm), all'altezza ridotta (-2,5 cm) e alle fiancate, profondamente scolpite da una spalla che diventa più

pronunciata salendo verso la coda. Crescono anche la lunghezza (+6,4 cm a 4,36 m) e il passo (+2,8 cm a 2,67 m), valori che fanno intuire una maggiore abitabilità rispetto alla generazione precedente. Nell'insieme si tratta di una rivoluzione, certo non della portata di Mégane II, quella firmata da Patrick le Quément all'inizio del nuovo millennio, ma comunque sufficiente per affermare che siamo di fronte a un modello completamente nuovo che, come spiega il chief designer Laurens van den Acker, ha la sua



firma nei gruppi ottici a Led che, una volta accesi, rendono l'auto inconfondibile.

ALL'AUMENTO di taglia non poteva corrispondere una diminuzione di peso, anche perché la Mégane è costruita sulla stessa piattaforma delle sorelle maggiori Espace e Talisman, e i 90 kg risparmiati in alcune parti sono stati ripresi con le maggiori tecnologie imbarcate. Un altro salto qualitativo lo troviamo nel disegno e nella costruzione degli interni dove il comfort si sposa con l'hi-tech ben rappresentato dal cruscotto dove è inserito uno schermo multimediale touch da 8,7" posto verticalmente (anche questa è una firma delle più recenti Renault), raccordato alla console →

→ ma disponibile soltanto a partire dal terzo livello Intens, mentre per Life e Zen bisogna accontentarsi di uno schermo orizzontale TFT da 7". Questa scelta è sicuramente legata al fatto che le vetture di costruttori generalisti vengono normalmente scelte negli allestimenti più ricchi, quelli che offrono margini maggiori. E la voglia di premium può essere soddisfatta anche con l'allestimento GT-Line, pacchetto di taglio

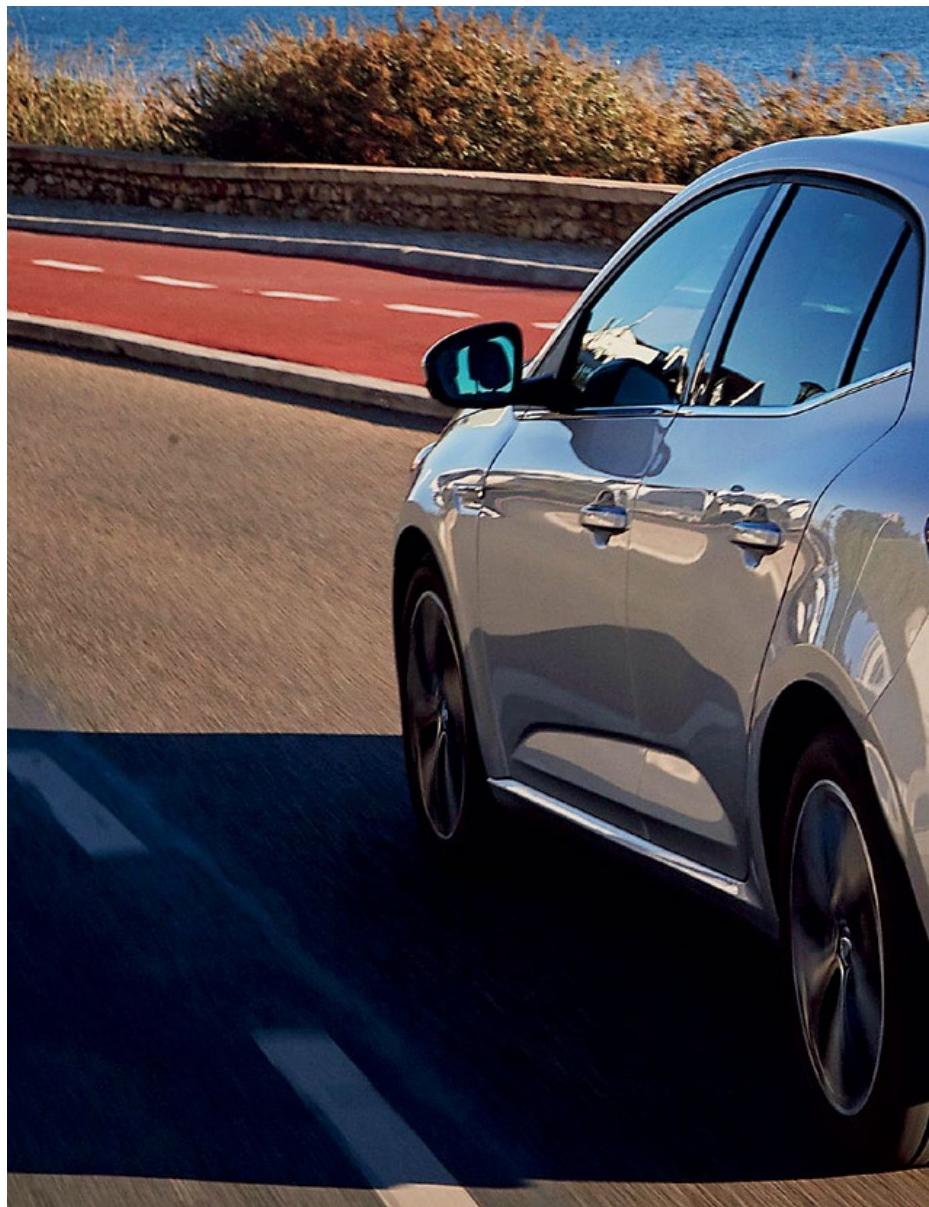


sportivo che deriva dalla versione GT disponibile fin dal lancio con due motorizzazioni, a benzina da 205 cv e turbodiesel da 165 cv.

OGGI È DIFFICILE fissare il confine oltre il quale si entra nella fascia premium, ma della nuova Mégane si può dire, in conclusione, che è una vettura sicuramente di qualità. Per le prime impressioni di guida la Casa francese ha scelto due versioni dall'anima molto diversa: la dCe da 130 cavalli, abbinata al cambio manuale a sei marce, e la GT Tce da 205 cavalli con trasmissione automatica a doppia frizione a sette rapporti, un'auto molto concreta, la prima,

ANCHE GT-LINE

La Mégane è disponibile anche nell'allestimento sportivo GT-Line che anticipa la vera versione sportiva.



DOPPIA FRIZIONE PER LA GT TCE

La Mégane GT Tce è disponibile con il cambio automatico doppia frizione a sette marce.

destinata a fare grandi numeri, più ambiziosa, di nicchia, la seconda che dovrà vedersela con la Golf GTI. Nella guida tranquilla, rispettando i limiti di velocità, comfort e benessere a bordo sono identici, anche perché la coppia massima (320 Nm) del dCe richiede un ricorso molto limitato alla leva del cambio (un po' lunga l'escursione fra una marcia e l'altra). I livelli di rumorosità sono molto bassi, anche adottando una guida sportiva dove si apprezzano le carreggiate allargate e il baricentro basso che annullano qualsiasi rollio; il senso di controllo è costante e sulla GT è accentuato, nelle curve ad alta velocità, dal telaio 4Control a





ruote posteriori sterzanti. Grazie alla tecnologia MultiSense è possibile personalizzare la guida agendo sulla risposta del motore, sul tempo di innesto delle marce, sulla resistenza dello sterzo e, addirittura, sulla luminosità dell'ambiente e sulla funzione di massaggio del sedile del conducente. A informare il guidatore provvedono l'head-up display, con le informazioni essenziali, e lo schermo-tablet da 8,7", intuitivo come uno smartphone (quello personale può essere integrato attraverso R-Link 2) e dotato di riconoscimento vocale. Data la coda "importante" di Mégane IV, molto utile è l'Easy Park Assist.

Eco, normale o Sport S

Tre le modalità di guida che regolano motore, sterzo e sospensioni: Eco, normale e la più aggressiva Sport S



Lexus RX 450h

ABBIAMO GUIDATO LA QUARTA GENERAZIONE DELLO SPORT UTILITY DI LUSSO DELLA LEXUS. ULTERIORMENTE RAFFINATO NEL SISTEMA IBRIDO

Sono passati ormai più di 15 anni da quando, nel 1998, la prima RX fece la sua comparsa in Europa. L'impostazione da berlina di alto livello contribuì al suo successo, così come a quello dei Suv di lusso, che allora stavano affacciandosi sul mercato. Da allora sono cambiate molte cose e il settore è oggi ricco di offerte da parte di molte Case di prestigio. Nel frattempo, nel 2004, il marchio di lusso della Toyota ha proposto la 400h, prima versione ibrida del modello.

LA QUARTA GENERAZIONE della RX è in consegna a partire da gennaio esclusivamente nella variante 450h. La decisione è ulteriormente rafforzata da una scelta tecnica che differenzia il modello da rivali sempre più agguerrite. Lo stile è molto più grintoso e filante, con fari e indicatori di direzione a Led. La linea è caratterizzata dalla grande presa d'aria a forma di clessidra che si apre vistosamente in basso e contribuisce a dare un aspetto aggressivo alla vettura. La lunghezza è aumentata di 120 mm, con un passo accresciuto di 50 mm e una larghezza appena superiore a prima, per l'esattezza di 10 mm. La maggiore estensione dell'abitacolo garantisce un'ottima abitabilità degli



LA F SPORT COSTA 74.000 EURO

La RX 450h costa 69.000 euro, la più aggressiva F Sport viene 5.000 euro in più. La Luxury arriva a 76.000.

interni, che è uno dei punti forti della nuova generazione.

IL BAGAGLIAIO ha un volume minimo di 539 litri, con un piano di carico rialzato e la possibilità, sulla variante Luxury, di abbattere gli schienali usando un comando elettrico. Lo spazio per bagagli e oggetti aumenta sino a un massimo di 1.612 litri. Sulla Luxury c'è anche un inedito comando gestuale per l'apertura del portellone elettrico, che si effettua muovendo una mano oppure il gomito davanti allo stemma posteriore del marchio. Al centro della plancia spicca un vistoso schermo da 12"3 che funge da centrale di →

Lexus RX 450h

MOTORI Benzina 3.5 da 262 cv abbinato a due motori elettrici per un potenza massima di 313 cv.

COSA CAMBIA Quarta generazione della RX, importata in Italia solo nella versione ibrida.

VENDITA Da gennaio.

PREZZI Da 67.000 euro.

PIACE Ottima abitabilità e notevole confort. Ricchezza degli equipaggiamenti con una dotazione completa di sistemi di sicurezza.

NON PIACE Gestione migliorabile del cambio automatico, poco puntuale nelle risposte anche in modalità manuale. Alcune finiture in plastica rigida.



→ gestione del nuovo sistema di infotainment sviluppato dalla Toyota.

IL CONTROLLO remoto è affidato a un joystick particolarmente sensibile, che richiede un minimo di assuefazione, così come l'apertura delle varie pagine sullo schermo. Di serie non mancano tutti i più recenti dispositivi di sicurezza e aiuto alla guida, molti dei quali riuniti sotto l'egida di Safety System+: cruise control adattivo, riconoscimento della segnaletica e aiuto al mantenimento di corsia, abbaglianti automatici, spia dell'angolo morto. In più ci sono il dispositivo di riconoscimento di stanchezza del guidatore, telecamera panoramica e avvisatore della presenza di veicoli nella zona posteriore in fase di parcheggio. Il motore termico rimane il V6 di 3,5 litri a iniezione diretta, migliorato in molti particolari e in grado di erogare 262

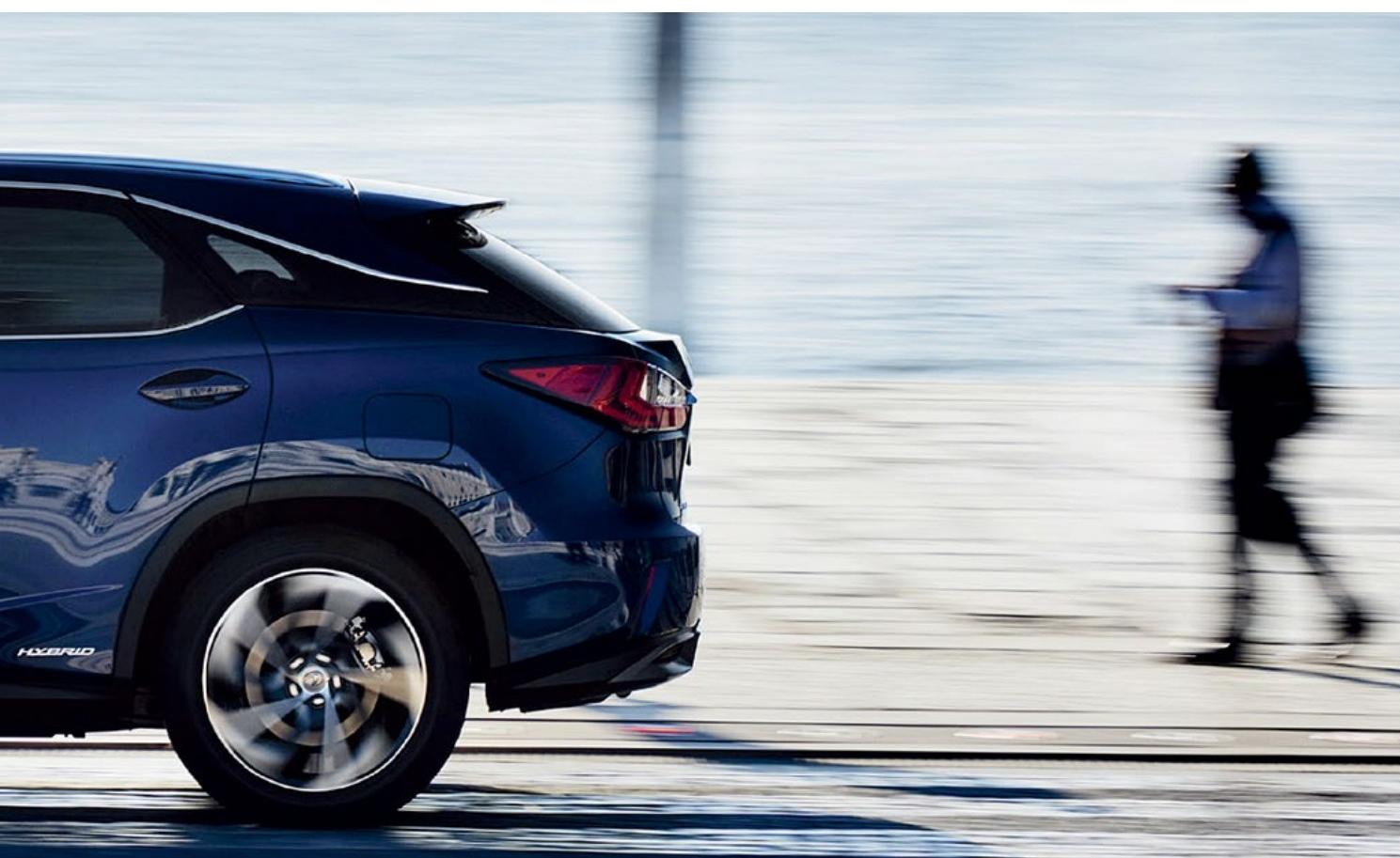
NUOVO DISPLAY DA 12"3

La RX 450h porta al debutto un inedito display a sviluppo orizzontale da 12,3 pollici.

cavalli. È sempre abbinato a due propulsori elettrici, rispettivamente da 167 e 68 cavalli. La potenza massima complessiva erogata dal sistema è di 313 cavalli con la trazione integrale assicurata, come prima, dal motore elettrico posteriore.

Ci sono tre modalità di utilizzo della vettura: Eco, normale e Sport S in funzione delle regolazioni di motore, sterzo e aria condizionata. Sulle versioni F Sport e Luxury, le più riccamente equipaggiate, ci sono le raccomandabili sospensioni adattive AVS che





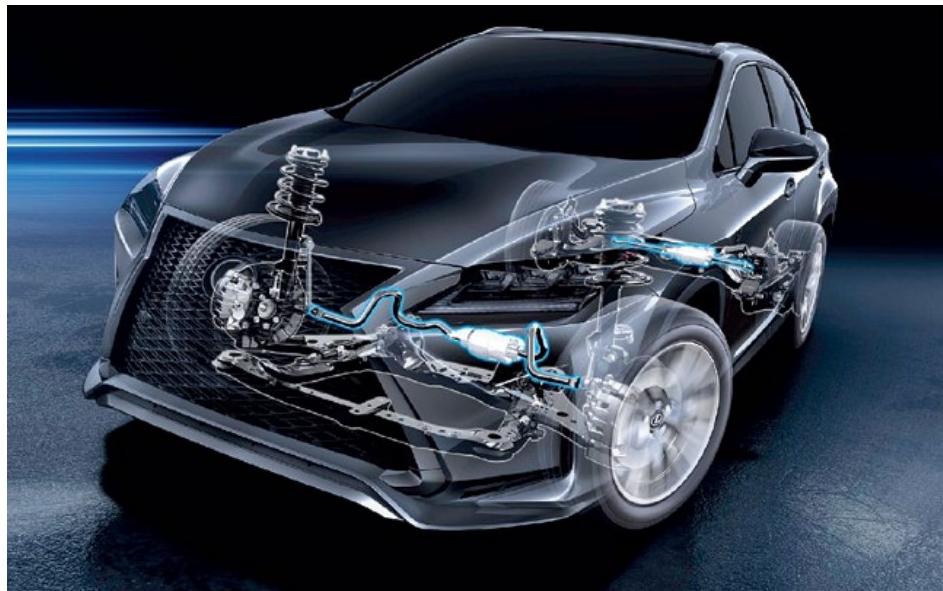
aggiungono alle precedenti la modalità Sport S+ e quella Customize per regolazioni personalizzate anche degli ammortizzatori. Il telaio è stato irrigidito del 30% per migliorare il comportamento in curva. Su strada è comunque innegabile che i 2100 kg

di peso si facciano sentire, anche se il rollio è ridotto, soprattutto scegliendo la modalità Sport S+. Sulla F Sport ci sono, in più, le barre stabilizzatrici attive, studiate per migliorare maneggevolezza e comportamento dinamico. Più a suo agio lungo i percorsi

UN MOTORE ELETTRICO OGNI ASSE

I due motori elettrici che lavorano abbinati al termico sono uno su ogni asse. La potenza totale è di 313 cavalli.

autostradali, la RX riesce a cavarsela nel misto, pur con una tendenza al sottosterzo. Le prestazioni indicano in 200 km/h la velocità di punta e in 7"7 il tempo in accelerazione da 0 a 100 km/h. Il particolare meno convincente è il cambio CVT che ha una gestione



ampiamente migliorabile in modalità automatica. Il sistema simula le marce ma anche in modalità manuale le risposte non sono immediate e precise come si vorrebbe. Il consumo omologato è basso, con una percorrenza dichiarata di 18,1 km/litro, ma aumenta in maniera proporzionale quando si decide di spingere a fondo.

Mercedes GLS

SIGLATA GLS, LA NUOVA GENERAZIONE DELLA GL PIACE AL VOLANTE: OTTIMO L'ABBINAMENTO TRA IL V6 DIESEL DA 258 CV E IL NUOVO CAMBIO AUTOMATICO 9M

Squadra che vince non si cambia, e così l'ammiraglia Suv "premium" tedesca, saldamente tra le regine delle vendite Usa e Asia della sua categoria, dietro la nuova ed inedita denominazione GLS resta sostanzialmente la fida GL conosciuta: vettura nata nel 2006 ed aggiornata una prima volta nel 2012. Oltre a strizzare l'occhio in modo più esplicito al massimo livello Mercedes, la Classe S per l'appunto, la grossa 4x4 riesce in realtà ad evolvere con efficacia dove serve: confort, servizi di bordo, efficienza, ausili attivi alla guida. Esternamente ci sono novità, ma non così significative; frontale e paraurti inediti sono i dettagli più in vista, ma è internamente che spicca in maniera superiore l'evoluzione: emergono maggior ricercatezza e lusso in un insieme solo ritoccato ma tangibilmente più moderno ed accattivante. Non ultimo, grazie a strumentazione e comandi secondari ridisegnati, cui si accompagna la presenza vistosa ma "centrata" del display-tablet da 8" a centro plancia. L'opulento ambiente conserva lo spazio tra le caratteristiche più di spicco: prima e seconda fila da ammiraglia, ma anche il terzo divanetto (per due, a scomparsa) garantisce una marcia di qualità a due persone adulte. Bagagliaio comunque sempre molto generoso nella cubatura.

AL VOLANTE, gli interventi alla meccanica aggiungono ulteriore solidità alla guida di questa grande Suv. Le

ANCHE A 7 POSTI

Al top per confort e spazi interni, la GLS offre un'abitabilità anche per sette persone grazie alla comoda terza fila di sedili.

Mercedes GLS

MOTORE Benzina 3.0 V6 333 cv; 4.7 V8 455 cv; 5.5 V8 585 cv. Diesel V6 258 cv.

COSA CAMBIA È più attuale per efficienza, confort e contenuti tecnici/tecnologici.

IN VENDITA Marzo.

PREZZI Da 81.700 euro

↑ **CI PIACE** Design riuscito, buona qualità costruttiva, notevole versatilità. Possibilità di affrontare fuoristrada impegnativo, specie con la versione Trailhawk.

↓ **NON CI PIACE** Pomello del Select-Terrain poco accessibile per via della leva cambio. Cambio automatico e 4x4 soltanto sul 3.0 turbodiesel.



sospensioni Airmatic, pneumatiche a controllo elettronico, sono affinate e garantiscono ulteriore "souplesse" nella modalità più confortevole senza togliere troppa sensibilità; non mancano la modalità Sport per aggiungere il giusto tono tra le curve in successione, mentre l'aggiunta del controllo attivo del rollio (Active Curve System) offre ulteriore mordente facendo quasi dimenticare massa e dimensioni quasi "fuori serie".

GUADAGNA punti pure il connubio motore-cambio, poiché la trasmissione passa al nuovo automatico 9G-Tronic che permette un'erogazione ancor più presente e costante della spinta, grazie alle nove marce. Ne beneficia pure l'unico diesel in gamma, 3.0 V6 da 258



DISPLAY DA 8 POLLICI

Al centro della plancia, ridisegnata, spicca il display stile tablet da 8 pollici



cv, sempre gradevolissimo per spinta e "presenza" nonostante una sonorità un po' evidente in accelerazione (0-100 chilometri orari in 7"8, con una media d'uso dichiarata pari a 13,2 km/litro). Nella modalità "Slippery" elettronica e meccanica si adeguano senza problemi ai fondi a scarsa aderenza, mentre per chi vuole cimentarsi nell'off-road vero resta disponibile il pacchetto Offroad che include riduttore e blocco del differenziale centrale.



Porsche Macan GTS

VERSIONE INTERMEDIA TRA LA S E LA TURBO, SIA PER PRESTAZIONI CHE PER PREZZO, HA L'ASPECTO INCATTIVITO E UN'AGILITÀ SORPRENDENTE PER UN SUV

Ma c'era proprio bisogno di una nuova versione a benzina della Macan, con il 6% di potenza in più (20 cv) della S e il 10% in meno (40 cv) rispetto alla Turbo? La razionalità direbbe di no, ma la proliferazione delle versioni sta funzionando alla grande in Porsche che, grazie anche a questa



aggressività commerciale, ha recentemente superato per la prima volta nella sua storia il tetto delle 200 mila vetture vendute in un anno.

LA MACAN GTS alza o abbassa l'asticella della gratificazione di guida, secondo la consanguinea con la quale la si confronta, ma sostanzialmente conferma di essere il Suv più divertente in circolazione. Rispetto alla versione standard, l'assetto è ribassato di 15 millimetri, le sospensioni a controllo elettronico sono irrigidite, ci sono cerchi da 20" (da 21" a richiesta), il sistema frenante è quello della Turbo (in realtà tutte le



Porsche Macan GTS

MOTORE Biturbobenzina V6 3.0 da 360 cv

COSA CAMBIA Maggiore potenza, assetto ribassato e regolazione della trazione più sportiva rispetto alla S.

IN VENDITA Già disponibile.

PREZZI Da 76.845 euro.

CI PIACE Al volante come non gradire l'agilità sul misto, le prestazioni assolute, l'efficacia di cambio e sterzo, il confort e l'abitabilità.

NON CI PIACE Visibilità posteriore scarsa, eccesso di comandi sulla plancia che confondono un po', rapporto tra prezzo e dotazione.

Macan sono "turbo", ma solo la più spinta può fregiarsene) e c'è anche un sistema di scarico più sonoro. Esteriormente, invece, si distingue per le nuove prese d'aria anteriori sotto i fari e per i cerchi neri, come le guarniture delle fiancate, i quattro terminali di scarico e il fondo dei proiettori. All'interno c'è tanta Alcantara a dare un tono corsaiolo e fa la prima apparizione un sistema multimediale con l'inedito touch screen da 7", che può integrare

anche un hot-spot WiFi. Per il resto non ci sono modifiche sostanziali nell'abitacolo, al quale si può rimproverare sempre e solo l'enorme e distraente quantità di comandi sulla plancia.

IL V6 BITURBO di 3 litri spinge con ancora più energia (dichiarati 256 km/h e 5"2 sullo 0-100) ma resta estremamente progressivo e generoso, visto che comincia a darsi da fare intorno ai 1500 giri e fino a oltre i 6000 non tira i remi in barca. Rispetto alla Macan S, più che i 20 cv aggiuntivi, a incrementare la sensazione di sportività sono il rombo più pieno e la regolazione del sistema di trazione, che assegna una maggiore dinamica al retroreno per ridurre il sottosterzo e aumentare l'agilità tra le curve. Il cambio è sempre il 7 marce a doppia frizione che, nella

DETTAGLI DA GTS

La plancia cambia nei rivestimenti, in Alcantara mentre esternamente la Macan GTS ha nuove prese d'aria, cerchi neri e quattro terminali di scarico.

modalità più sportiva, è realmente veloce e coinvolgente mentre, per un Suv, lo sterzo resta un punto di riferimento.

LA PORSCHE è riuscita senza ombra di dubbio a creare un Suv diverso, più divertente rispetto alla concorrenza e con una ragione di esistere che, nel caso specifico, va oltre il semplice adeguamento alla moda, dal momento che la Casa tedesca non ha in listino una berlina, una station wagon o un altro modello di ispirazione familiare in questa classe dimensionale. Resta il fatto che con un peso di due tonnellate già con il solo conducente a bordo, il concetto di sportività va un po' adattato rispetto a quello ideale. E che, per un'auto così, un turbodiesel resta sempre la soluzione più furba.



Audi Q7 e-tron

LA VERSIONE PLUG IN DEL SUV TEDESCO COMBINA IL 3.0 TDI CON UN ELETTRICO DA 94 KW. AUTONOMIA ELETTRICA DI 56 KM E QUELLA TOTALE DI BEN 1400 CHILOMETRI

La mobilità del futuro parla inequivocabilmente il linguaggio dell'elettrico anche in Casa Audi, con la e-tron anticipata come prototipo puramente a... "corrente" pronta per il 2018. Avrà caratteristiche per certi versi innovative, tra cui 500 km di autonomia, ricarica dell'80% in 30 minuti e ricarica domestica ad induzione. Nel frattempo, però, l'attualità è coperta dalla ibrida plug-in Q7, anche in questo caso



contraddistinta da spunti tecnici interessanti. L'ultima generazione dell'ammiraglia Suv tedesca in versione e-tron offre un'autonomia estesa fino a 1400 km nominali, grazie ai 75 litri del serbatoio di gasolio – il motore è il 3.0 TDI – combinato all'autonomia della batteria al litio da 17,3 kWh. Le due fonti energetiche sono combinate attraverso un cambio Tiptronic modificato, che incorpora il motore elettrico da 94 kW. La ricarica dell'accumulatore su rete 220V richiede appena 2h30' sotto rete industriale (8 ore su rete domestica standard), mentre il sistema di gestione di bordo offre a sua volta quattro programmi di impiego: puramente elettrico (EV) a emissioni zero, con autonomia pari a 56 km, modalità ibrida con il diesel e l'elettrico che lavorano assieme, modalità



Audi Q7 e-tron

MOTORE 3.0 TDI con elettrico da 94 kW, potenza combinata 373 cv.

COSA CAMBIA Versione plug-in ibrida della nuova Q7 con trazione quattro e autonomia di 1400 km.

IN VENDITA Primavera 2016.

PREZZI Da 83.700 euro

CI PIACE Confort di marcia più che elevato, prestazioni all'occorrenza mordenti, autonomia elevata e consumi ridotti se si viaggia con piede leggero.

NON CI PIACE Le dimensioni restano considerevoli, in città e nello stretto si paga l'agilità ridotta. Ricarica lunga su rete domestica tradizionale.



di conservazione dell'energia elettrica per utilizzi successivi, modalità ricarica batteria.

LASCIANDO che la Q7 e-tron faccia semplicemente tutto da sé, la percorrenza media dichiarata raggiunge numeri "paurosi" grazie al ciclo di omologazione per veicoli ibridi che include il bonus della batteria pienamente carica a inizio test: per la Suv tedesca, si parla di appena 1,7 litri di gasolio per 100 km. Nella nostra prova su strada, su percorso misto, abbiamo in realtà coperto poco più di 20 km/litro consumando 12,5 kWh di corrente (batteria quasi scarica dopo circa 94 km), dato in ogni caso interessante tenuto conto della mole della vettura, oltretutto gravata da ulteriori 400 kg circa di meccanica ed elettronica aggiuntive. La sofisticata gestione ibrida tiene tra l'altro conto di

GUIDA PREDITTIVA

Il sistema, basandosi sul GPS, conosce in anticipo il percorso e suggerisce al guidatore quando rilasciare il gas per consumare meno.

orografia/altimetria e condizioni del traffico davanti al veicolo (calcolo più preciso ed efficace con metà di arrivo impostata) per distribuire al meglio l'apporto elettrico, arrivando a suggerire al conducente quando è più utile togliere il piede dal gas.

A BORDO, il confort regna sovrano, specie sotto il profilo della silenziosità di marcia realmente eccellente. Si aggiungono sospensioni pneumatiche "vellutate" su ogni tipo di fondo, per un insieme di

qualità superiore. Tra le curve, la mole del veicolo è avvertibile ma il rollio resta più che contenuto, mentre la precisione di traiettoria permette anche qualche divagazione verso toni di guida più dinamici e sportiveggianti. Tanto più che, sfruttato a fondo, il sistema ibrido garantisce uno scatto di tutto rispetto, permettendo di traguardare i 100 km/h con scatto da fermo in giusto 6 secondi netti (373 cv e 700 Nm di coppia in modalità combinata), con punta massima pari a 225 km orari.

Seat Ibiza Cupra

SOTTO IL COFANO DELLA IBIZA È STATO PROPOSTO IL 1.8 TURBO, OTTENENDO COSÌ LA CUPRA DA 192 CAVALLI. POTENZA E DOTAZIONI SONO AL TOP

L'ultima generazione di Seat Ibiza vede la sua gamma completata proprio al vertice dall'arrivo della nuova Cupra, variante sportiva e "pepata" da 192 cv (12 in più della precedente) grazie all'impiego sotto al cofano del 1.8 TSI turbo a iniezione mista (sia diretta che indiretta). L'adozione del motore più prestante non è tuttavia l'unico

elemento da sottolineare: fornita con carrozzeria a tre porte e specifici cerchi da 17 pollici (oltre ad altri elementi estetici) la Ibiza Cupra presenta anche una dotazione top di gamma sia a livello tecnico che assistivo. Da un lato spiccano l'unità motrice migliorata dal punto di vista termico, fra collettore di scarico integrato nella testata e gestione dei flussi di raffreddamento, e

40 ANNI DI MARTORELL

La Ibiza Cupra è stata varata in occasione dei 40 anni dello stabilimento di Martorell: è la più potente Ibiza stradale di sempre.

nell'iniezione con pressione agli iniettori aumentata da 150 a 200 bar, oltre al doppio sistema di variazione di fase e alla wastegate a controllo elettrico.

DALL'ALTRO agli interni ridisegnati sono affiancate una serie di dotazioni che comprendono il tetto panoramico e soprattutto sfociano al Seat Full Link, vale a dire il sistema di infotainment che gestisce gli smartphone fondendo le funzioni sia di Apple Car Play che di Android Auto, assieme alle molteplici funzioni di Seat Drive App e Connect App. Trattandosi di una macchina





STILE RACING

Il tachimetro della Cupra va fino a 280, anche se la velocità max è di 235 km/h. I sedili sono avvolgenti e di stampo racing.

con velleità sportive, abbiamo tuttavia preferito concentrarci sulle caratteristiche di guida, in questa nostra prima presa di contatto, fermi restando i benefici nella guida normale dati da tali dotazioni e da sistemi di sicurezza come il rilevatore della stanchezza del conducente o il sistema di frenata anticollisione multipla. Sempre nella guida normale si apprezza la buona erogazione del motore (dal sound piacevole in accelerazione) che pur risultando più sostanzioso

ai regimi superiori ha tuttavia abbastanza corposità anche a quelli bassi, grazie alla coppia totale di 320 Nm (70 in più della vecchia Cupra). Insomma, nell'uso quotidiano non si avvertono particolari pecche, mentre l'animò più corsaiolo tenderebbe a valutare un po' troppo leggeri sia lo sterzo che l'assetto. Ma basta spingere il pulsante Sport per far cambiare tutto e scatenare "mister Hyde" fino a quel momento nascosto: le tarature variano di ben il 20% e così reattività e feeling aumentano esponenzialmente.

Seat Ibiza Cupra

MOTORE Benzina 1.8 TSI di terza generazione, da 192 cv

COSA CAMBIA Si tratta della variante più sportiva fra le Ibiza, rivista in tal senso sia esteticamente che meccanicamente.

IN VENDITA Già disponibile.

PREZZI Da 21.500 euro.

CI PIACE In accelerazione il motore mostra una bella progressione accompagnata da una sonorità appagante. Bene anche sterzo e sospensioni.

NON CI PIACE Il cambio a 6 rapporti manuale è convincente ma non ci sarebbe dispiaciuto che il DSG fosse disponibile almeno come optional.

IL DIFFERENZIALE

elettronico aiuta la trazione dando un contributo nel passare da 0 a 100 km/h in 6"7, mentre la velocità massima dichiarata è di 235 km/h. Alle sensazioni di guida di tipo racing vecchio stile, contribuisce il maneggevole cambio manuale a sei rapporti: una scelta precisa, rispetto al precedente cambio DSG, maturata in seguito alle richieste dei clienti più "puristi" e che ha consentito di contenere il peso del gruppo propulsivo a 133 kg, con benefici anche sul prezzo finale.





Suzuki Vitara S

AL VOLANTE DELLA NUOVA VERSIONE S DEL SUV SUZUKI: SPORTIVO NEL LOOK, PORTA AL DEBUTTO IL BRILLANTE BENZINA 1.4 TURBO DA 140 CAVALLI

Prosegue l'offensiva Suzuki sul mercato italiano. Con numeri di riguardo a livello internazionale, visto che parliamo comunque del costruttore numero 8 al mondo. E con grandi ambizioni per il futuro, come si evince dal programma

"Next 100", che prevede il varo di molti modelli nuovi da qui al 2019, quattro dei quali riservati al nostro mercato nei segmenti A, B e C. La prima è la Ignis, con look e sostanza da Suv e trazione ovviamente integrale. Ma intanto arriva un ghiotto antipasto, rappresentato dalla

Vitara S. Che dopo soli otto mesi di commercializzazione si propone con una versione più cattiva, oltre che riccamente equipaggiata.

COMINCIAMO dal nome completo di battesimo: Suzuki Vitara S Boosterjet Allgrip. È offerta con 3 tinte bicolore: fermo restando il tetto nero, le varianti sono il rosso Marrakesh, il grigio Londra e il bianco artico. La mascherina anteriore è ora satinata, a cinque elementi, le cornici sulle 4 luci a Led sono rosse e non manca uno spoiler posteriore. Il quadro

TRE TINTE BICOLORI

La nuova Vitara S è disponibile in tre tinte bicolore di carrozzeria: rosso, grigio e bianco abbinabili tutte al tetto nero.

"Racing" è completato da cerchi da 17" "Black". Di serie ci sono il climatizzatore automatico, la retrocamera e un completo sistema di infotainment, con schermo da 7" che comprende navigatore e interfaccia per Apple e Car Link.

IL NUOVO MOTORE di 1.4 litri è progettato interamente dalla Suzuki ed è una unità modulare, in questo caso a 4 cilindri, ma che presto sarà proposto anche a 3 cilindri per altri modelli. Ha una potenza di 140 cv (contro i 120 del 1.6 aspirato che resta a listino), turbo, iniezione diretta, con 220 Nm di coppia da 1500 a 4000 giri. Secondo la casa percorre 18,5 km/litro in media ed emette 127 g/km di CO₂. È un motore elastico, più che cattivo, come peraltro dimostrato dai valori di coppia motrice. Il cambio è un ottimo manuale a 6 rapporti, mentre la trazione è rigorosamente integrale, con l'Hdc (Hill descent control) e Rbs (Radar Brake Support) che inizia un'azione frenante se ci si avvicina troppo alla vettura che precede, fino a una velocità di 120 km/h. Accettabile il peso di 1285 chili, con guidatore a bordo. Sempre spazioso l'abitacolo, considerando i 4,175 metri di lunghezza. Discreto il bagagliaio, con 375 litri di capienza con tutti i



L'ALLGRIP SI FA IN 4

Il sistema 4x4 Allgrip prevede 4 soluzioni impostabili tramite una manopola sul tunnel centrale: Auto, Sport, Snow e Lock. Il baule ha una capienza di 375 litri.



passeggeri a bordo. Tutto perfetto, dunque? Quasi. Discutibili sono infatti le sospensioni, piuttosto dure anche sulle minime asperità.

MENTRE DAL PUNTO di vista delle plastiche adottate un po' per tutto l'abitacolo si poteva fare meglio. Nulla da dire, invece, sul prezzo proposto, 27.600 euro senza dover aggiungere nulla. Eccetto il cambio automatico a variazione continua, che arriverà però in primavera, con un esborso suppletivo di 1.500 euro.

Suzuki Vitara S

MOTORE: Benzina 1.4 da 140 cavalli.

COSA CAMBIA: Modello rivitalizzato con caratterizzazioni sportive e tre tinte bicolore; introduce il nuovo motore 1.4

IN VENDITA: già disponibile.

PREZZO: da 27.600 euro

↑ **CI PIACE:** Sempre comoda e pratica, come le altre versioni già in commercio da otto mesi. Efficace anche in off road senza patemi, ottimo cambio, preciso e ben rapportato.

↓ **NON CI PIACE:** Le sospensioni sono un po' rigide, con brusche reazioni sullo sconnesso. Migliorabili le plastiche adottate per cruscotto e abitacolo





CABRIO. LA CAPOTE IN TELA SI APRE IN 18 SECONDI

La Mini è senza il cappello

E giunta alla terza generazione, ora con capote in tela apribile in 18 secondi, la Mini Cabrio. Non bastasse, la capote, battezzata Yours, può essere personalizzata con la bandiera della Union Jack impressa sul tessuto, la Cabrio offre il programma di infotainment "Mini Connected", che può essere integrato con le varie app e con lo smartphone. Più ampia di un niente rispetto alla precedente (+98 mm in lunghezza, +44 mm in larghezza, +1 mm in altezza), ma è aumentato lo

spazio per i due passeggeri posteriori, con un bagagliaio che resta piccolo, ma che ora è pari a 215 litri con la capote chiusa e 160 viaggiando a cielo aperto. L'abitacolo è identico a quello della Mini Hatchback.

La dotazione di serie prevede l'azionamento elettrico della capote, il clima e i sensori di parcheggio. Solo nelle versioni più lussuose il navigatore Professional con schermo Mini Touch Controller. Tra gli optional le luci a Led, il cruise control adattivo, il

park Assistant, il pedestrian warning integrato dalla funzione frenante. Tre i motori: diesel 1.5 litri a 3 cilindri da 116 cv e due a benzina. Un 1.5, sempre a 3 cilindri, ma da 136 cv, e il ben noto 2.0, 4 cilindri, da 192 cv, che spinge la Mini Cooper S Cabrio fino a 230 km/h con una accelerazione da 0 a 100 km/h in 7"1. Oltre al cambio manuale a 6 rapporti può avere anche lo Steptronic. In quanto ai cerchi in lega sono da 18". Il listino parte da 25.700 euro e arriva a 30.100 euro.



UNA VOLKSWAGEN SPECIALE

LA BEETLE DUNE IN VENDITA IN GERMANIA A 23.000 EURO

Da bizzarra proposta da Salone dell'Automobile — aveva debuttato a Los Angeles nel 2014 — a realtà. Il Beetle Dune è ora ordinabile in Germania con prezzi che variano da 23.625 euro per la versione berlina a 27.800 euro per la variante cabriolet che presenta un tetto in tela. Questo Beetle del tutto speciale si fa riconoscere per una serie di accessori che gli consentono di avvicinarsi al mondo dei crossover e alle storiche Baja derivate dal vecchio Maggiolino. Il look è stato irrobustito con caratteristiche da fuoristrada, a partire dall'assetto rialzato e dai cerchi da 19 pollici.

La tinta della carrozzeria giallo/arancio Arizona metallizzata lo rende molto adventure-look. Altri elementi caratteristici sono i dettagli cromati nella parte bassa della carrozzeria e alcune soluzioni stile off-road per gli interni.

È equipaggiata con il quattro cilindri benzina TSI 1.8 da 170 cavalli (l'unica motorizzazione prevista sul mercato statunitense) e da tre propulsori benzina e due diesel per l'Europa con potenze comprese tra 105 e 220 cv. Non si sa ancora se il Beetle Dune arriverà anche sul mercato italiano, magari in tiratura limitata.



LA 675 LT OPEN-AIR

La super-spider della McLaren: da 0 a 100 in 2"9

ARRIVA LA McLaren 675 LT Spider, il "siluro" di Woking open-air con il pacchetto d'eccellenza della 675 LT dove l'efficienza massima è garantita da potenza e leggerezza. Con il plus del tetto apribile elettrico che regala emozioni a cielo aperto, la sigla LT sta per Long Tail, ovvero coda lunga, mutato dalla gloriosa F1 GTR. Questa super-spider non è lontana la parentela con la 650S Spider, rispetto alla quale, grazie a uso di materiali nobili come la fibra di carbonio, avrà un peso ridotto a circa 1270 kg. Aumentata la potenza con il 3.8 V8 biturbo che è salito a 675 cavalli a 7.100 giri mentre la coppia è di 700 Nm tra i 5.500 ed i 6.500 giri al minuto.

Le prestazioni: 330 chilometri orari di velocità massima, accelerazione da 0 a 100 chilometri orari in 2,9 secondi. Il prezzo è di 345.675 euro per il mercato italiano e tiratura rigorosamente limitata a 500 esemplari a livello mondiale.

INGENIUM JAGUAR/LAND ROVER RADDOPPIA

IL CENTRO MOTORI CHE PRODUCE LE UNITÀ BENZINA E DIESEL VERRÀ ULTERIORMENTE ESTESO

Jaguar/Land Rover ha annunciato che verrà raddoppiata l'estensione del proprio Centro Produzione nel Midlands. In questa fabbrica vengono prodotti i motori Ingenium, ad alta tecnologia e basse emissioni, proposti sulla Jaguar XE e sulla Discovery Sport. Questo centro si conferma il cuore delle operazioni produttive Jaguar/Land Rover, rifornendo i tre stabilimenti con propulsori che equipaggiano anche la Range Rover Evoque, la nuova Jaguar XF, e la Jaguar F-Pace.



JEEP. IN LISTINO LA VERSIONE NIGHT BLACK DEL SUV

La Cherokee nottambula



I marchio Jeep, che nel 2016 celebrerà i 75 anni di vita, è in continua espansione e, negli ultimi 6 anni, ha triplicato i volumi di vendite. Nel 2014, grazie alla Cherokee e alla Renegade, ha superato la soglia di 1 milione di unità vendute nel mondo. Tra le novità di questo inizio anno c'è la Cherokee "Night Eagle", variante

presentata a Francoforte come showcar e divenuta una serie speciale a tiratura limitata. È disponibile con il turbodiesel 2.2 Mjt da 185 cavalli con trazione 4x4 Active Drive e cambio automatico a 9 rapporti). Abbiamo testato la Cherokee "Night Eagle" in Sicilia insieme all'altra novità di casa Jeep, la Renegade 2.0 Mjet 170 cavalli Traihawk con il "Selec-

Terrain". Versione che comprende il controllo della trazione e cinque modalità per tutte le condizioni di guida: Auto, Snow, Sand, Mud e Rock. Nel 2016 sono poi attese ulteriori novità, come un restyling di Cherokee e Grand Cherokee e il debutto del modello che sostituirà la Compass.

(L.B.)

MITSUBISHI

RESTYLING PER L'OUTLANDER SPORT

NUOVI COLORI DI CARROZZERIA E RIDISEGNATO IL FRONTALE

La meccanica resta inalterata rispetto alla versione precedente ma la rinnovata Mitsubishi Outlander Sport presentata a Los Angeles ha un inedito paraurti nero lucido e dotato di finiture cromate che seguono lo stile "Dynamic Shield" già introdotto sulla Outlander base. Nuovi sono anche gli specchietti laterali con indicatori di direzione Led e i cerchi in lega da 18", mentre la carrozzeria può essere ora scelta anche nelle tinte Cool Silver, Diamond White Pearl e Quartz Brown.



ARRIVA L'EDIZIONE CELEBRATIVA PER I 40 ANNI DELLA GTI

IN VENDITA A MARZO LA GOLF GTI CLUBSPORT

Per ricordare il lancio della prima, storica Golf GTI — avvenuto nel 1976 — la Volkswagen darà il via alle vendite della versione celebrativa GTI Clubsport a marzo. Questa versione adotta il quattro cilindri turbo TSI 2.0 della Golf R che, in modalità normale,

sviluppa 265 cv e 350 Nm. In quella più potente con "boost" beneficia di altri 25 cv e arriva sino alla potenza di 290 cavalli con 380 Nm di coppia. L'accelerazione da 0 a 100 km/h si ha in 5,9 secondi e si raggiunge la velocità massima di 250 km/h.



JAGUAR. NELLA VERSIONE DIESEL DA 180 CV

LA XE DIVENTA INTEGRALE



La Jaguar XE è ora disponibile con il sistema di trazione integrale abbinato esclusivamente con il turbodiesel Ingenium da 180 cv. Tra le altre novità di questa XE ci sono il sistema di infotainment InControl

Touch Pro (con touchscreen stile tablet da 10,2 pollici) e l'app per Apple Watch che garantisce funzionalità in remoto, tra cui controllo del livello del carburante, chiusura dell'auto e avvio a distanza del motore.

Perfezionato il sistema InControl Touch con display da 10"

LA CURIOSITÀ

Bastianich Master Chef in Ferrari

RISTORATORE, personaggio televisivo, cantante e, nella prossima primavera, uno dei conduttori dell'edizione italiana di Top Gear: Joe Bastianich ha approfittato di una pausa dalle sue molteplici attività per una visita a Maranello. "Sono cresciuto tra l'Italia e gli Stati Uniti da bambino avevo un sogno: quello della Ferrari. In camera mia c'era il poster di una Testarossa"



RENAULT ELETTRICHE

Entro il 2020 batterie più potenti del 50%

L'EVENTO Cop svoltosi a Parigi, che ha richiamato i grandi del Pianeta Terra, è stata l'occasione buona per affrontare i grandi temi legati al futuro del mondo. Il gruppo Renault sostiene che la motorizzazione elettrica rappresenti la miglior soluzione per preservare l'ambiente: l'auto è responsabile dell'inquinamento del pianeta Terra per il 15% a livello di CO₂; ma il resto, ed è tanto, va attribuito a impianti industriali e di riscaldamento. Renault è il costruttore che vende il maggior numero di veicoli elettrici in Europa. Eric Feunteun, responsabile veicoli elettrici della Régie, è stato drastico: "Lo sviluppo della mobilità elettrica non passa solo dalla creazione di nuovi modelli. Il futuro? La capacità delle batterie. Entro il 2020 la loro potenza verrà raddoppiata", ha assicurato Philippe Schulz, Responsabile Strategia e Sviluppo. Intanto la Zoe, costruita nel moderno stabilimento di Flins, esce al ritmo di 150 esemplari al giorno.

SPECIALE

BMW EXPERIENCE

4 contro 2

UN SUV A QUATTRO RUOTE E UNO A DUE: LA BMW X5 XDRIVE 40D CONTRO LA BMW R 1200 GS: LI ABBIAMO MESSI A CONFRONTO SU STRADA E IN OFF-ROAD





**DUE GIORNI
IMMERSI NELL'AVVENTURA**

La BMW R 1200 GS inseguita
dalla X5 xDrive 40d lungo le strade che hanno ospitato
questo insolito duello in Portogallo.



X5 xDrive 40d

Due modelli ben noti al pubblico e best seller del proprio segmento, la BMW R 1200 GS, da tutti chiamata GS, e la BMW X5 xDrive 40D, vera icona del mondo Suv, entrambe sono inquadrate dall'immaginario collettivo come veicoli adatti ad ogni terreno, ma poi il numero di chi li sfrutta seriamente fuori dall'asfalto è decisamente ridotto. Lo spirito di libertà che entrambi trasmettono è indubbio, ma il prezzo di acquisto, in entrambi i casi decisamente importante, alla fine è un buon motivo per evitare di brutalizzarli su sterrati che vadano oltre alla facile strada inghiaiata. In effetti anche a noi portarli in fuoristrada per strapazzarli è inizialmente sembrato come fargli violenza, ma alla fine abbiamo realizzato che il loro dovere lo fanno più che bene e oltretutto risultano decisamente robusti!

Certo è che bisogna mettere

in conto che alcuni particolari non resteranno illibati, come i collezionisti di scarico della GS, che colpiti da alcune pietre sollevate dalla ruota anteriore hanno subito alcune ammaccature, o come la vernice della X5, che ha

SFIDE IN OFF-ROAD
Lungo il tragitto non sono mancate evoluzioni e passaggi in off-road.

subito vari graffi sugli sportelli nei passaggi più stretti tra rami e arbusti. Gli uomini di BMW ci hanno detto che gli unici a portare veramente al limite le X5 sono alcuni abbienti clienti russi e arabi, che non si curano di



DA FARO ALL'ALGARVE
L'itinerario del doppio test auto-moto in Portogallo:
la X5 e la R 1200 GS sono partite da Faro e hanno
attraversato la regione dell'Algarve.



R 1200 GS

eventuali danni. Beati loro... Certo è che alla fine dei nostri due giorni siamo andati fieri della GS e della X5 perché entrambe, dopo essersi guadagnate la pagnotta in off-road, una volta su asfalto ti riportano a casa nel

massimo comfort sfoggiando prestazioni da riferimento, facendo subito dimenticare polvere e fango di poco prima. In occasione del trentennale della prima auto bavarese a 4 ruote motrici, BMW ci ha portati in

GOMME PER L'ON-OFF

La BMW R 1200 GS era equipaggiata con pneumatici Continental TKC-80, appositamente scelti per affrontare percorsi tortuosi.

Portogallo, tra la città di Faro e la costa ovest dell'oceano, nell'affascinante regione dell'Algarve. Qui i percorsi sono un perfetto mix di natura, colori e differenti tipologie di tracciato. Questi ultimi infatti spaziano tra sterrati carrabili che s'inerpicano sulle montagne in perfetto stile europeo e velocissimi sterrati coperti da un sottile strato di sabbia, molto simili a quelli del nord africa. Una presenza costante sono le numerose pietre appuntite, che vanno accuratamente evitate per non rimetterci un pneumatico.



IL PRIMO GIORNO di viaggio lo abbiamo passato in sella alla GS, per la precisione una Adventure accessoriata con pneumatici da on-off Continental TKC-80, percorrendo una prima parte di autostrada, per poi immetterci in un dedalo di sterrati, che ci hanno portato verso sud. Qui il paesaggio →

La GS: un'ottima tuttofare

Le crossover di grossa cilindrata hanno bisogno di percorsi dal fondo asciutto, con buon grip e di tracciati scorrevoli che ne esaltino le doti del potente motore e di grandi viaggiatrici quali sono. I riding mode sfruttabili su sterzato sono due: L'enduro mode che mantiene Abs e controllo trazione a livello sufficiente per non fare mai scomporre l'assetto in qualunque situazione. Questa modalità risulta perfetta per chi non ha molta dimestichezza fuori dall'asfalto, perché permette la massima sicurezza senza risultare eccessivamente invasiva. Per chi invece ha più esperienza l'Enduro Pro mode è decisamente più indicato, perché esclude l'ABS al posteriore evitando



comunque i blocaggi dell'anteriore e limita parzialmente l'intervento del controllo trazione, permettendo dolci derapate facili da controllare. Volendo poi divertirsi del tutto con il comando del gas basta escludere il traction control, ma bisogna dosare bene il polso, perché i 125 cavalli del motore boxer sono veramente tanti quando c'è poco grip! Fortunatamente la mitica trattabilità del bicilindrico bavarese permette di gustare pienamente ogni apertura del gas, grazie ad un'erogazione molto indicata per il fuoristrada. Le sospensioni non sono certo ottimizzate per l'off-road, risultando decisamente votate al comfort anche in configurazione Hard.

EROGAZIONE DOLCE

La R 1200 GS stupisce per l'erogazione dolce e regolare del boxer, soprattutto nell'off-road.

→ cambia frequentemente e a colline brulle e tondeggianti si alternano piatti altipiani dai quali s'intravede il mare in lontananza. In prossimità della costa il cielo blu scuro contrasta con la nebbiolina causata dalle grandi onde che schiumano prima d'infrangersi sulla costa,



**Eccellente la resa
nell'off-road della
X5. Slittare
è impossibile**

con l'oceano aperto che mostra la propria forza.

Cabo da Sao Vicente è il punto più a Sud-Est del Portogallo e per arrivarci abbiamo viaggiato su veloci rettilinei dal terreno soffice, con scogliera a picco sull'oceano Atlantico da un lato, e più dolci declivi verso la più accogliente e riparata costa orientale. Sulla punta del capo una piccola bancherella tedesca vende hot dog esponendo la scritta *"Ultimo wurstel prima degli Usa"*. Inutile descrivere la quantità di pickup e camper carichi di tavole da surf che si vedono qui...

IL SECONDO GIORNO è stato decisamente più rilassante perché trascorso tutto sulla X5,





438 cv in due

Se si sommano i 313 cv della X5 xdrive 40d ai 125 della R1200 GS

con la quale abbiamo affrontato alcune salite piuttosto ripide, che i nostri corrispettivi in moto hanno preferito aggirare. Con l'auto tutto risulta estremamente più facile, basta infatti impostare il controllo trazione su off-road e con il cambio in manuale e la prima inserita, arrampicarsi lentamente tra pietre e rocce, con le ruote che quasi mai

slittano grazie al grandioso controllo dell'elettronica. Altro che il lavoro e l'attenzione da utilizzare guidando in piedi sulla moto! Dall'altro lato, però, manca quella stretta sensazione di legame tra il proprio corpo e la moto, oltre al contatto diretto con l'ambiente fatto di suoni, odori e temperature che cambiano.

X5, CHE COPPIA
Il sei cilindri turbodiesel della X5 xDrive 40d assicura l'eccezionale coppia di 630 Nm.

La X5 : confort e potenza

L'elettronica della X5 fa un lavoro esagerato e in fuoristrada è più facile avvertirlo. Controllo di trazione e stabilità in modalità fuoristrada e sistema hill descent control, che controlla la velocità in discesa. Pazzesco pensare all'altissimo livello dell'elettronica raggiunto su quest'auto, che paragonato a quella di una moto è decisamente più complesso. I 313 cv di potenza e i notevoli 630 Nm di coppia erogati dal 6 cilindri diesel vengono continuamente controllati dall'elettronica, che in ogni momento ne cerca la migliore distribuzione sui due assi. Anche sui fondi più mossi il controllo in frenata e in curva è totale e solo provando ad escludere i controlli ci si accorge immediatamente di quanta più



attenzione si debba mettere nella guida per non perdere trazione in qualunque situazione. Abbiamo giocato tra le modalità Comfort e Sport, preferendo la prima in fuoristrada perché più confortevole, con il cambio sempre in manuale. Ricircolo inserito, niente polvere, rispetto alla moto si viaggia più lenti, ma con un comfort totale. Notevolissimo anche il lavoro delle sospensioni, capaci di assorbire la quasi totalità di buche, piccole o profonde che siano. Solo esagerando con l'andatura si avvertono reazioni molto secche. Unica vera preoccupazione è stata il salvaguardare i pneumatici, che con il cerchio da 19" hanno spalla molto sottile facile da pizzicare. Per l'utilizzo in off-road avremmo preferito i cerchi di serie da 18", più resistenti e confortevoli.

SCHEDA TECNICA

motore	bicilindrico boxer 8 valvole DOHC
cilindrata	1.170 cm ³
potenza	125 cv a 7750 giri
coppia	125 Nm a 6500 giri
peso in ordine di marcia	238 kg
velocità massima	oltre 200 km/h
consumo	21,8 km/litro a 120 km/h

R 1200 GS

bicilindrico boxer 8 valvole DOHC
1.170 cm ³
125 cv a 7750 giri
125 Nm a 6500 giri
238 kg
oltre 200 km/h
21,8 km/litro a 120 km/h

PREZZO

DA 16.630 EURO

X5 XDRIVE 40D

diesel 6 cilindri in linea biturbo geom.variabile
2.993 cm ³
313 cv a 4400 giri
630 Nm a 1500 giri
2185 kg
236 km/h
16 km/litro ciclo combinato

DA 69.150 EURO

LE NOCCIOLINE PIÙ FAMOSE AL MONDO SONO IN EDICOLA.

COLLEZIONA LA FANTASTICA RACCOLTA DEI PEANUTS IN 12 NUMERI
IN EDIZIONE LIMITATA E RIVIVI LE STRISCE PIÙ MEMORABILI DI SCHULZ.



NON PERDERTI
OGNI MERCOLEDÌ
IN EDICOLA
IL NUOVO NUMERO

Ogni mercoledì, solo con il Corriere dello Sport - Stadio e Tuttosport,
potrai fare il pieno di ironia con i personaggi che hanno fatto la storia del fumetto.
A partire dalla seconda uscita € 6,99 oltre il costo del quotidiano.

Se non li trovi in edicola potrai richiederli all'indirizzo mail peanuts@corsport.it e peanuts@tuttosport.com specificando a quale numero sei interessato, il tuo Nome, Cognome e gli estremi di un'edicola (località, indirizzo e codice edicola) ove effettuare l'invio.

TUTTOSPORT
Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

LE NOSTRE PROVE

Come le svolgiamo

Accelerazione, ripresa, velocità, frenata, consumo. Ogni mese le nostre prove veritÀ vi svelano le prestazioni reali delle auto sotto esame. I nostri tester professionisti e le strumentazioni di ultima generazione non mentono



Rilevamenti strumentali

Tutta la verità

Le vetture sono sottoposte all'inappellabile giudizio dei nostri strumenti di rilevazione: velocità massima, accelerazione, ripresa, frenata, rumorosità, peso effettivo e consumi reali in tutte le condizioni di utilizzo

76
LAMBORGHINI
Aventador SV



88
BMW X1



100
PEUGEOT
208



112
SSANGYONG
Tivoli



Analisi multimediale

Come funziona?

Un impianto multimediale non si nega più a nessuna auto. La nostra analisi sul funzionamento e le caratteristiche degli impianti installati sulle vetture in prova



Giro di pista

Sportiva vera?

Tutte le vetture dall'indole più dinamica alla prova cronometro: un "hot lap" lungo la nostra pista di handling

PROVE

LAMBORGHINI AVENTADOR SV



Lambo di tuono

50 CAVALLI IN PIÙ E 50 KG IN MENO
DELL'AVENTADOR STANDARD PER LA SV, CHE
CON IL SUO CARATTERE FA ONORE A UNA
SIGLA LEGGENDARIA DAI TEMPI DELLA MIURA



LP750-4 SUPERVELOCE

Velocità massima: **346,8 Km/h**

0-100 Km/h: **2"89**

0-1000 metri: **19"01**

12 cilindri, 6498 cm³, 750 Cavalli, 690 Nm, 399.172 euro

Lgrandi costruttori - quelli che hanno i piazzali pieni di auto in attesa di qualcuno che se le porti via, che si inventano campagne di sconti suicide e che venderebbero la mamma pur di guadagnare mezzo punto di "market share" - non hanno capito proprio niente. Per far denaro a palate e avere i clienti che dormono nel sacco a pelo davanti alla concessionaria, ansiosi di firmare l'assegno, basta mettere in listino una supercar. Ma, attenzione, non una supercar normale: una super-super-supercar prodotta in tiratura limitata, di quelle che non possono assolutamente mancare nei garage di chi ha già tutte le altre e, comunque, deve confrontarsi quotidianamente



col parco auto del vicino per non fare brutta figura. E in giro per il mondo, di questi "big spender", ce ne sono molti più di quanti possiamo immaginarne noi che raccogliamo i bollini del supermercato.

La Lamborghini Aventador LP-750 Superveloce - SV per gli amici - è stata presentata nel marzo del 2015 accompagnata dalla dichiarazione che ne sarebbero state prodotte solo 600 per tutto il mondo. Risultato: "sold out" in men che non si dica, nonostante un prezzo base inferiore solo di un'inezia a 400 mila euro. E specifichiamo "base" perché la stessa Lambo ammette che quasi un'auto su due vendute passa attraverso il programma di allestimento su misura Ad Personam che, a prezzi "senza rete", permette di soddisfare ogni genere di perversione estetica e non solo.

AD ALI SPIEGATE
L'alettone in carbonio è l'elemento più caratterizzante della SV. Le portiere con apertura a coltello sono suggestive e anche utili se si parcheggia in spazi ristretti.

SGANCI RAPIDO
I cerchi col fissaggio monodado sono una peculiarità imperdibile per un appassionato, ma si pagano cari. I Pirelli P Zero Corsa, invece, sono di serie.

Va da sé che, sei mesi dopo, è apparsa LP-750 Superveloce Roadster. In quel caso, però, il prezzo cresceva a 436 mila euro e quindi, temendo che qualche cliente in ristrettezze potesse restarne intimidito e, magari, darsela a gambe (anche a Sant'Agata soffia occasionalmente il vento del realismo) si è deciso di produrne "solo" 500. Che, puntualmente, sono andate esaurite in un "amen". A questo punto, chi ha la velleità di guidare un'Aventador SV può solo noleggiarsene una (5 mila euro al giorno, più una cauzione corrispondente a 6 o 7 volte la suddetta cifra, potrebbero bastare), rilevare il contratto di qualcuno che attende l'evasione del suo ordine, oppure trovare un usato "pochi km, sempre in box, telefonare ore serali". Lamborghini, però, conserva un paio di SV coupé per le riviste

specializzate, giusto perché si sappia in giro cosa si è perso chi non l'ha comprata, e una è proprio quella che vedete in queste pagine.

L'ASPETTO della super Aventador è differente - e anche un bel po' più inquietante - rispetto a quello della versione standard. Questa specie di oggetto stradale non identificato esprime velocità, brutalità ma anche un'orgogliosa essenzialità, perché vuole essere una GT "vecchia maniera", che non eccede nei contorsionismi tecnologici né stilistici per offrire emozioni basiche e dirette. Il muso è più affilato per ottenere una maggiore efficienza aerodinamica, sotto il paraurti posteriore si apre un cavernoso estrattore d'aria e sulla coda svetta l'enorme ala in carbonio regolabile - manualmente - su tre





posizioni.

Manualmente? Certo: ma non per risparmiare denaro, bensì chilogrammi. Per la stessa ragione sono diventate fisse anche le prese d'aria posteriori, perché i motorini elettrici pesano, mentre la Lamborghini aveva la necessità di alleggerire la vettura. Il risultato aerodinamico, almeno quello dichiarato, è un'efficienza superiore del 150% e una

deportanza accresciuta del 170%, a fronte di un Cx leggermente peggiorato (da 0,35 a 0,37). E all'interno sono spariti anche i tappetini e buona parte dei materiali fonoassorbenti, sono aumentati i particolari in carbonio ed è possibile avere perfino un tessuto di rivestimento a base dello stesso materiale: si chiama Carbon Skin, è brevettato dalla stessa Lambo e pesa meno anche dell'Alcantara, oltre che della pelle. Il risultato è stato una riduzione di peso di 50 kg (da 1575 a 1525 a secco), che possono sembrare pochi, ma bisogna considerare che anche l'Aventador standard approfitta generosamente della tecnologia del carbonio, come tutte le Lamborghinis di ultima generazione, e ha già un peso piuttosto contenuto.

E poi, il sensazionale V12 di 6,5 litri è passato da 700 a 750



Prezzi e optional

Lamborghini Aventador LP 750-4 Superveloce 399.172 euro

Garanzia: 3 anni/km illimitati, verniciatura 3 anni/km illimitati, corrosione passante 12 anni/km illimitati

Tassa di possesso "base":

2007,24 euro + 7340 euro di superbollo

Intervalli di manutenzione: 15.000 km o un anno

Costo manodopera Lamborghini:

90 euro + Iva all'ora

Costo 4 pneumatici vettura provata: 2.500 euro
(prezzo indicativo rilevato su internet)

Dotazione di serie

- Airbag anteriori
- Ammortizzatori magnetoreologici
- Cambio automatico robotizzato
- Freni carboceramici
- Interni in fibra di carbonio
- Lamborghini Dynamic Steering
- Luci diurne a Led
- Pneumatici P Zero Corsa
- Proiettori bixeno
- Retrovisori elettrici e riscaldati
- Rivestimenti in Alcantara
- Sedili sportivi monoscocca
- Selettore modalità di guida
- Sensori crepuscolare e sensore pioggia
- Strumentazione virtuale
- Volante in Alcantara con inserti in pelle

Accessori a richiesta

Appoggiapiedi in fibra di carbonio	€ 1.220
Cofano posteriore trasparente	€ 2.074
Cornice vano motore in fibra di carbonio	€ 5.734
Fissaggio ruote monodado	€ 3.660
Interni di colore personalizzato	€ 1.830
Interni in Alcantara brandizzati	€ 1.220
Loghi SV ingranditi	€ 2.440
Molle sospensioni posteriori in rosso	€ 1.220
Navigatore satellitare	opt. gratuito
Pinze freno di colore diverso	€ 1.220
Prese d'aria laterali in fibra di carbonio	€ 4.880
Radio digitale	€ 732
Sedili elettrici e riscaldabili	€ 3.660
Sistema di sollevamento sospensioni anteriore	opt. gratuito
Sistema multimediale con display da 7"	opt. gratuito
Sound system Sensorun	€ 3.660
Vernice metallizzata	€ 2.196
Vernice metallizzata Rosso Bia	€ 12.200
Videocamera posteriore (solo con impianto multimediale)	€ 1.830
Volante con comandi multifunzione	€ 1.342

Prezzo della vettura della nostra prova con gli optional montati € 432.844



→



Ingoiati dal mostro

Per salire e scendere serve un po' di agilità, ma dentro ci si immedesima con la SV come capita con poche altre auto

ABBRACCIO AL CARBONIO

I sedili a guscio hanno solo la regolazione longitudinale e l'inclinazione dello schienale è fissa. Ma sono molto avvolgenti e hanno dimensioni adatte anche a chi è di corporatura massiccia. Rispetto all'Aventador normale le parti in carbonio a vista nell'abitacolo sono molto più numerose.



NON CHIEDETELE FUNZIONALITÀ

Il vano anteriore è piccolo e nemmeno troppo regolare ma, del resto, la SV non è un'auto per trasferte. All'occorrenza c'è però un po' di spazio dietro i sedili. Meglio non far conto, invece, sui vani per piccoli oggetti e tenerci in tasca lo smartphone.



→ cv (altro buon risultato: qui non c'è una "vitina" del turbo da girare per far saltare i cv fuori come se fosse un gioco) il che ha comportato un miglioramento del rapporto peso/potenza da 2,25 kg/cv a un ancora più strepitoso 2,03. Ma a differenza di altre operazioni simili, tutti questi interventi non sono serviti a creare intorno all'auto un'aura irresistibile solo sulla carta, perché nello scorso maggio l'Aventador SV, durante una sessione di prove di pneumatici Pirelli con il tester-pilota Marco Mapelli, ha girato sul vecchio Nürburgring in 6'59"73 ed è quindi una delle due sole vetture realmente stradali ad essere riuscita a rimanere sotto il tetto dei 7 minuti. E - potremmo aggiungere - è anche l'unica automobile nell'accezione classica del termine, visto che l'altra è un laboratorio semovente chiamato Porsche 918 Spyder, che costa(va) più o meno il doppio.

CONSIDERATO tutto - l'aspetto oltraggioso, le prestazioni scellerate, il confort sconcertante, il prezzo immorale e la sostanziale impossibilità di usare quest'auto per strada senza causare turbative all'ordine pubblico - chi sostiene che le supercar sono inutili, in questa Aventador trova conforto definitivo alla sua teoria. E forse è proprio per questo che la Superveloce è stata venduta come il pane.

PROFONDO GIALLO

La strumentazione è costituita da un pannello TFT, forse troppo sgargiante semplificato nella grafica ma molto racing, che mette in primo piano il rapporto inserito e i giri motore. Ma con uno spazio dedicato anche al grafico delle accelerazioni longitudinali e trasversali.

Impianto multimediale

Essendo una versione estrema, dedicata ai puristi della guida, l'Aventador SV punta tutto sulla riduzione di peso e ha un allestimento standard limitato all'indispensabile, che non considera l'infotainment. Ma dato il livello di prezzo, la Lamborghini prevede - "generosamente" - la possibilità di montare, senza maggiorazione di prezzo, lo stesso sistema multimediale dell'Aventador standard.



PRATICA MA NON EVOLUTA

Il gruppo che integra navigatore e dispositivi di intrattenimento è lo stesso utilizzato sulle Audi di un paio di generazioni fa, con display da 7 pollici.

Sistemi di assistenza

Anche per quanto riguarda i dispositivi di assistenza alla guida, l'Aventador è lacunosa. Ma si tratta di una mancanza che caratterizza praticamente tutte le supercar prodotte in piccola serie.

Proiettori adattivi	No
Indicatore limiti velocità	No
Assistenze pre-crash	No
Regolatore velocità	Si
Regolatore velocità radar adattivo	No
Parcheggio automatico	No
Avviso cambio di corsia	No
Sorveglianza angolo cieco	No
Rilevamento stanchezza guidatore	No
Night Vision	No
Sistema di frenata automatica	No
Rilevamento pedoni	No

SPECIFICHE

Modello	Lamborghini Infotainment System
Prezzo	Di serie
Display	7" in plancia
Interfaccia	Pomello e tasti
Ingressi	1 Usb, 1 Aux-in
Audio	4 altoparlanti + 2 tweeter
	Sensorum Premium Sound System (3.660 euro)

CONNETTIVITÀ

Bluetooth	Telefono/Streaming audio
MirrorLink	No
Apple CarPlay	No
Android Auto	No
Internet	No
WiFi/Wlan	No
Radio	Dab (732 euro)
App	-

NAVIGAZIONE

Supporto mappe	Hard Disk 30+10 Gb
Comandi vocali	Si
Visualizzazione	3D
Head Up display	No



Prova di connessione

Tempo abbinamento smartphone	35 secondi
Giudizio abbinamento smartphone	difile
Tempo riconnessione telefono	immediato
Tempo riconnessione navigazione	immediato



GUIDARLA È UN PIACERE DOMARLA UN IMPEGNO

LA POTENZA SPAVENTOSA SEMBRA IN ECCESSO PER QUALSIASI SEDE STRADALE. TRAZIONE INTEGRALE ED ELETTRONICA AIUTANO PARECCHIO, MA NON BISOGNA APPROFITTARNE



L'Audi controlla la Lamborghini dal 1998 e a Sant'Agata Bolognese la lingua italiana e tedesca ormai hanno pari dignità. Lo si avverte distintamente sulla Huracán, "perfettina" e diabolica allo stesso tempo. Ma l'Aventador SV deve essere stata progettata dalle 18/18,30 in avanti - i tedeschi, si sa, cenano presto - solo dagli indigeni emiliani. Perfettina non lo è affatto, anzi è

piena di spigoli caratteriali, oltre che estetici. Ma così dev'essere. Con un'Audi RS6 - che costa quanto una visita dal carrozziere con l'Aventador - si va fortissimo ma si è emotivamente coinvolti quanto il conducente di una metropolitana, mentre una supercar degna di questo nome deve rappresentare una sfida ogni volta che la si tira fuori dal garage. E la SV è esattamente questo: emozione, brivido e anche fatica, perché portarsela in giro è come un

**SCHIACCIATA
A TERRA**
Le dimensioni della Aventador sono già abbondanti, ma le varie appendici aerodinamiche danno alla SV una presenza stradale ancora superiore. E le varie "ali" aumentano la deportanza del 170%

secondo lavoro. Fatica psicologica, innanzitutto, perché per strada si è costantemente sotto i riflettori e bisogna mantenere un comportamento consono e un po' sopra le righe, per non essere spernacchiato dalla platea. La visibilità in manovra e di tre quarti posteriore è pressoché nulla - e qui un aiutino dall'Audi sotto forma di un assistente al parcheggio sarebbe auspicabile - e i dossi rallentatori sono un incubo, perché



nella maggior parte di casi si gratta con lo splitter anteriore o, peggio, con il fondo dell'auto.

Una volta oltrepassata la tagliola della porta, lo spazio non manca, ma i sedili monoscocca in carbonio sono rigidi, vincolanti e ben fatti nel loro genere, ma l'inclinazione dello schienale è fissa.

Il rumore del V12 è un po' frigeroso al momento della messa in moto, ma finché si mantiene un atteggiamento giudizioso non squassa l'abitacolo e, in

Senza elettronica è più veloce ma se non siete piloti lasciate perdere

Con la modalità Corsa ci si tolgo parecchie soddisfazioni in pista senza correre rischi mentre con i controlli disattivati occorre un gran manico

Diciamo subito che l'Aventador SV ha girato a Balocco con i Pirelli P Zero Corsa di serie, ma con i Pirelli P Zero Trofeo R, con i quali la Huracán ha fatto segnare il nostro tempo di riferimento, avremmo un nuovo record. Con i P Zero Corsa il passaggio dal sottosterzo al sovrasterzo e viceversa è più evidente e questo fa perdere qualcosa nel giro di pista. In modalità Corsa il cambio è violento e in mezzo alla curva può mettere in difficoltà, quindi conviene mantenere la marcia con la quale si è entrati. La SV è di per sé abbastanza equilibrata, ma questa caratteristica del cambio e tutti i cavalli possono mettere in soggezione: insomma, andare al limite non è affatto semplice. Il tempo dell'Aventador è stato ottenuto con i controlli elettronici disattivati e questo ha permesso di guadagnare 1/1,5 secondi, ma bisogna ammettere che in modalità Corsa si è in una botte di ferro e anche quando

il sistema toglie o dà potenza, lo fa in modo molto efficace. In ogni caso bisogna guidare molto puliti e non lasciarla partire in sottosterzo o sovrasterzo, conservando il più possibile la spalla delle gomme per non perdere appoggio e inserimento. Però sfruttando, quel po' di sottosterzo sano, la 4x4 tira fuori benissimo dalle curve.

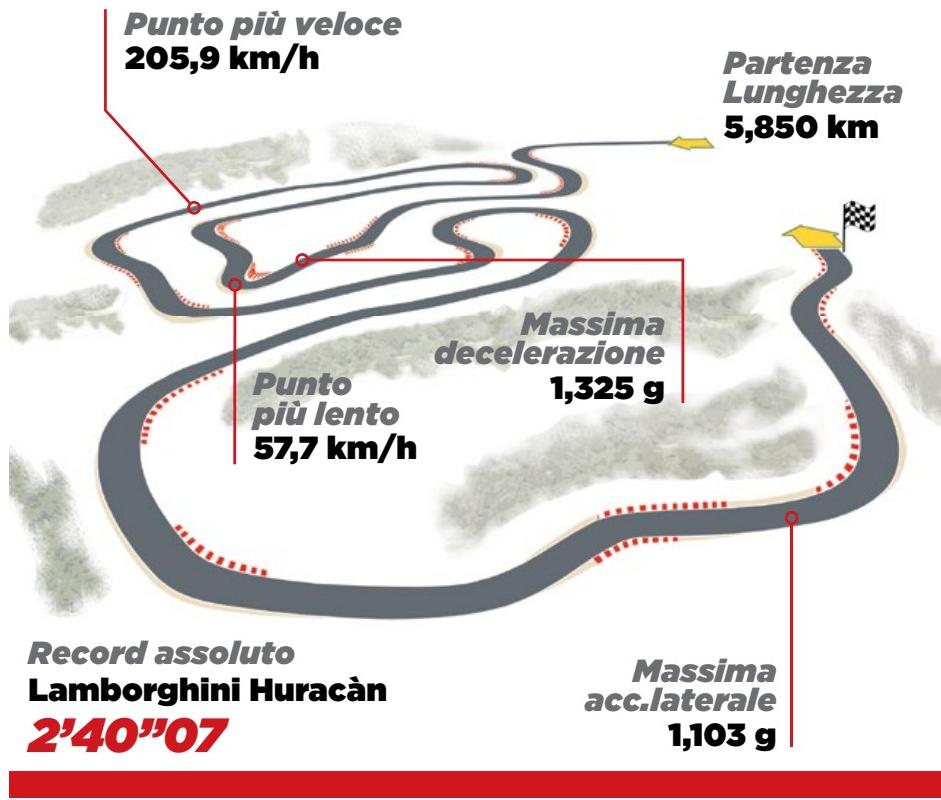
Il verdetto della pista

LAMBORGHINI AVENTADOR SV LP 750-4

Tempo sul giro	2'41"11
Velocità media km/h	129,3

LE ALTRE

Lamborghini Huracán LP 610-4	2'40"07
Porsche 918 Spyder	2'40"17
Lamborghini Aventador LP 700-4	2'42"91
Porsche 991 GT3	2'43"22



Scheda tecnica

Il duello tra Ferrari e Lamborghini parte dalla concezione della struttura portante: a Sant'Agata pensano che il carbonio sia sempre il non plus ultra per ottenere rigidità e leggerezza, mentre a Maranello sono convinti che l'alluminio sia più competitivo. L'Aventador SV, dunque, si basa su una monoscocca in fibra di carbonio, con telaietti in alluminio anteriore e posteriore che supportano la meccanica. In

carbonio anche cofano motore, prese d'aria laterali e ala posteriore, mentre cofano, parafanghi e porte sono in alluminio. Le sospensioni sono pushrod, cioè con l'ammortizzatore "entrobordo", in orizzontale, che lavora sotto la spinta di una biella e un puntone collegato al mozzo ruota. Vantaggi: riduzione delle masse non sospese e maggiore indipendenza tra il controllo dello sterzo e il movimento della sospensione.



Motore Posteriore longitudinale, 12 cilindri a V di 60°; alesaggio x corsa 95,0x76,4; cilindrata 6498 cm³; rapporto di compressione 11,8:1; potenza max 750 cv (552 kW) a 8400 giri; coppia max 690 Nm (70,3 kgm) a 5500 giri; testate e basamento in lega leggera; lubrificazione a carter secco; distribuzione a doppio albero a camme in testa, quattro valvole per cilindro con fasatura variabile; alimentazione a iniezione elettronica indiretta.

Trasmissione Trazione integrale permanente con frizione multidisco in bagno d'olio tipo Haldex a gestione elettronica; cambio robotizzato a 7 rapporti (I 3,910:1; II 2,440:1; III 1,810:1; IV 1,460:1; V 1,180; VI 0,970:1; VII 0,840:1; rapporto al ponte 3,540:1); controllo di trazione e stabilità.

Autotelaio Sospensioni a ruote indipendenti con schema pushrod, molle elicoidali e ammortizzatori magnetoreologici a gestione elettronica; sterzo a cremagliera con servocomando elettromeccanico a demoltiplicazione e assistenza variabili; impianto frenante a doppio circuito idraulico con servofreno e ABS; freni a disco carboceramici autoventilanti, anteriori da 400 mm con 6 pistoncini, posteriori da 380 mm con 4 pistoncini; cerchi in lega, anteriori 9Jx20", posteriori 13Jx21"; pneumatici Pirelli PZero Corsa, anteriori 255/30 ZR 20 92Y, posteriori 355/25 ZR 21 107Y.

Dimensioni e peso Lunghezza 4835 mm; larghezza 2030 mm; altezza 1136 mm; passo 2700 mm; carreggiata anteriore 1720 mm; carreggiata posteriore 1680 mm; peso a secco 1525 kg; capacità serbatoio 90 litri; capacità bagagliaio 110 litri.

→ definitiva, il fastidio maggiore è rappresentato dal mitragliamento del brecciolino sul sottoscocca, avvertibile come su una vera auto da corsa per mancanza di materiale insonorizzante.

TRA LE OPZIONI previste dal Drive Select - Strada, Sport e Corsa - l'unica che conservi un senso nell'uso stradale è la prima, perché le sospensioni restano di rigidità accettabile, il cambio mantiene qualche automatismo pratico anche nell'uso manuale e, soprattutto, una delicatezza compatibile con la carta dei diritti umani.

Questo non significa che la SV diventi mansueta e rilassata, perché ci si sente sempre come se si andasse a caccia di zanzare col napalm: è eccedente in tutto e basta sfiorare il gas perché cambi interamente la prospettiva circostante. A 1500 giri pare già che stia per scatenarsi l'imponente, a 3000 comincia l'urlo del V12 e poi cambiano non solo le leggi della fisica (una scontatezza verbale giornalistica) ma anche quelle della geometria, perché le



linee che delimitano lateralmente l'asfalto solitamente parallele - improvvisamente convergono e, a quel punto, quando il mondo diventa palesemente troppo piccolo per la SV, bisogna togliere il piede dall'acceleratore.

Sarebbe bello raccontare durante l'happy hour di essere arrivati a limitatore - cioè a 8500 giri - ma sarebbe anche una bugia penosa perché, generalmente, già oltre i 6000 giri si è per lo più a velocità incompatibili con la sede stradale e con lo spirito di conservazione tipico dell'essere vivente. In Sport le sospensioni si irrigidiscono oltre il buonsenso,



BATTERIA LANCIA MISSILI

Sulla SV i quattro terminali di scarico sono più in evidenza rispetto a quanto succede sull'Aventador standard, che li nasconde con una carenatura esagonale un po' leziosa.



mentre i 7 rapporti si snocciolano con una frequenza superiore alle necessità e un po' ansiogena. Lo stesso accade in Corsa. La differenza è che nel primo caso l'elettronica allenta la sorveglianza quel che basta per lasciare un po' di margine al sovrasterzo, nel secondo, invece, è finalizzata alla massima efficienza e la sua prima preoccupazione è quella di non sprecare neanche una stilla di potenza in fumate, pattinamenti e ragazzate simili.

Non resta che la pista per avere almeno una vaga idea cosa può fare una SV. Anche in questo caso, se non ci si sa fare più della media,

una gran parte dei 750 cv rimane inutilizzata, però di questa Lambo si scopre che: (a) si catapulta sempre fuori dalle curve a prescindere dalla marcia nella quale si è; (b) in appoggio bisogna lasciar stare il cambio, perché le sue fucilate (che sul dritto fanno godere) in curva possono scompensare



L'ALETTONE SI FA IN TRE

Come sulle vere auto da competizione, i supporti dell'ala posteriore permettono di intervenire - in modo rigorosamente manuale - per regolare l'incidenza su tre livelli.

l'assetto; (c) basta alleggerire l'acceleratore perché il motorone messo dietro muova la coda quel tanto che basta per banalizzare l'inserimento in traiettoria; (d) lo sterzo a rapportatura variabile è efficacissimo ma un po' anaffettivo; (e) è indispensabile guidare pulito e accelerare solo a ruote dritte, perché altrimenti elettronica e trazione integrale ci mettono troppo del loro.

E, ultima cosa: a differenza della "perfettina" Huracán, qui, se disattivate i controlli elettronici, loro incrociano davvero le braccia e non aspettatevi che si commuovano ai vostri urlì.

LAMBORGHINI AVENTADOR SV

VELOCITÀ MASSIMA

346,8 km/h

ACCELERAZIONE DA 0 A 100 KM/H

2"89

RIPRESA DA 80 A 120 KM/H IN D

4"85

RUMOROSITÀ INTERNA A 130 KM/H

82,0 db

SPAZIO DI FRENTA A 100 KM/H

31,4 m

CONSUMO MEDIO RILEVATO

- km/l

I CONSUMI NON SONO STATI RILEVATI PER QUESTIONI TECNICHE



Velocità massima

346,8 km/h

Accelerazione da 0 a 100 km/h

2"89

Velocità

346,8 km/h in VII

Al tachimetro

359

Dichiarata

350

Regime a 130 km/h:

2500 giri

Velocità km/h

Tempo

Distanza metri

0-60 1"50 12,9

0-80 1"98 22,5

0-100 2"89 43,3

0-100 dich. 2"80 -

0-120 3"59 66,0

0-140 4"70 106,9

0-160 5"78 151,0

0-180 7"19 217,1

Distanza metri

Tempo

Velocità d'uscita km/h

0-100 4"50 135,6

0-400 10"40 219,4

0-1000 19"01 278,1

0-1000 dich. - -



Pneumatici

SULLA VETTURA DI PROVA:

Pirelli PZero Corsa
255/30 ZR 20 92Y
355/25 ZR 21 107Y

Pressione gomme

2,3 bar ant. 2,1 post

Altre misure a libretto:

255/35 ZR 19
335/30 ZR 20
255/35 R 20 104W m+s

Condizioni nella prova

Temperatura: 5°C

Pressione: 1010 mb

Umidità relativa: 31%

Km vettura: 3852

Velocità vento: 0,1 m/s

Velocità max in ogni marcia

	Indicata km/h	Effettiva km/h	Regime giri/min.
I	80	77,3	4500
II	132	127,3	5400
III	180	172,4	6000
IV	222	214,0	6100
V	273	264,6	6000
VI	327	316,2	6200
VII	359	346,8	6800

Limitatore a 8500 giri/min

I valori di regime sono riferiti al motore dopo il cambio di marcia. Quello della VII marcia indicano il numero massimo di giri raggiungibile con questi rapporti.

Ripresa da 40 km/h in D

Distanza metri	Tempo	Velocità uscita km/h
0-100	4"56	122,78
0-400	10"92	208,13
0-1000	19"81	261,66

Velocità km/h	Tempo	Distanza metri
40-60	1"28	17,49
40-80	2"38	39,02
40-100	3"46	65,94
40-120	4"43	95"45
40-140	5"50	134,39

Scarti di tachimetro

Velocità indicata km/h	Velocità Effettiva km/h
50	52
80	83
100	104
130	135
170	177
Scarto medio	4,6%

Peso

Effettivo con pieno di carburante

1760 kg (dichiarato 1525 kg)

Ripartizione dei pesi ant./post.

750/1010 kg - 42,6/57,4%

Rapporto peso/potenza: **2,3** kg/cv



Ripresa da 80 a 120 km/h in D

4"85

Velocità km/h	Tempo secondi	Distanza metri
80-100	2"53	63,05
80-120	4"85	134,15
80-140	7"24	220,24
80-160	9"72	323,64
80-180	12"25	443,20

Rumorosità interna a 130 km/h

82,0 db

Velocità effettiva km/h	Ant./Post. decibel	Velocità effettiva km/h	Ant./Post. decibel
50	73,8	160	85,6
80	76,4	180	87,2
100	78,8	Pavè 50	-
120	80,2	Velocità max	99,7
130	82,0	Al minimo	63,6
140	81,6	Max in accelerazione	96,6

Rilevamenti a velocità costante effettuati in VII.

Spazi di frenata a 100 km/h

31,4 m

Velocità effettiva km/h	Spazio di arresto metri	Tempo di arresto secondi
60	11,9	1"41
60 Asfalto/Pavè	14,5	1"77
100	31,4	2"30
120	43,7	2"69
140	58,6	3"12
160	75,7	3"54

Consumo medio rilevato

- km/l

	Consumo effettivo km/litro	Consumo dichiarato km/litro	Autonomia effettiva km
Consumo medio*	-	6,2	-
Extraurbano	-	9,3	-
In città	-	4,0	-
130 km/h	-	-	-
90 km/h	-	-	-
Al limite	-	-	-

*Media matematica calcolata sulla base dei cicli Extraurbano, Urbano, a 130 km/h e a 90 km/h

Capacità serbatoio: - litri
Autonomia media: - km

Autonomia con 50 euro**: - km
Costo pieno**: - euro

**Prezzo del carburante al 12/5/14: 1,786 euro

Ci piace

Prestazioni stratosferiche e carattere brutale e senza filtri, che la colloca nell'olimpo delle supercar classiche.

Non ci piace

Il confort è comunque troppo limitato per una vettura moderna, sebbene si tratti di una supercar.

Piacere di guida

Totale. Non bisogna aspettarsi comodità e viaggi risposanti, ma la SV è un'auto costantemente da tenere a bada e con la quale bisogna confrontarsi ad ogni curva. Fa apparire noiose le concorrenti più moderne che si guidano con due dita.

La pagella

Posto di guida Da corsa. Perfetto per avere tutto sotto controllo ed sentirsi parte integrante dell'auto. Inclinazione sedili fissa. **9**

Plancia Tanti comandi e disposti in maniera non sempre intuitiva. Un layout un po' vecchia maniera e, a volte, fuorviante. **7,5**

Abitabilità Lo spazio è notevole, in relazione alle dimensioni esterne. Entrare e uscire dalle porte "a coltello" è un po' complicato. **8,5**

Bagagliaio Il vano anteriore è piccolo e ha anche la forma irregolare. E mancano quasi del tutto gli spazi per i piccoli oggetti. **6**

Visibilità Davanti va tutto bene ma dietro e di 3/4 posteriore di vede davvero poco e in manovra c'è da preoccuparsi. **6,5**

Climatizzazione L'impianto è adeguato alla volumetria, però è solo monozona. Se poi sia silenzioso o no è difficile da capire... **7,5**

Qualità Non c'è molto e quel che c'è è abbastanza ben realizzato. La componentistica elettrica però è un po' vintage. **7,5**

Hi-Tech Sulla SV non dovrebbe esserci nemmeno l'impianto infotainment. Volendo lo si può ottenere gratis, ma non è all'ultimo grido. **6**

Dotazione Appena sufficiente. Certo non è proporzionale al prezzo, ma non è questo che bisogna chiedere all'Aventador SV. **6**

Prezzo Fuori mercato. Ma essendo una serie molto speciale, bisogna considerare già un valore collezionistico. **5**

Motore Gira come un orologio, ha un rumore che più giusto non si può e una spinta che non sembra neppure quantificabile. **10**

Accelerazione Sarebbe da lode se non fosse leggermente inferiore a quella della sorellina Huracán con "solo" 610 cv. **9,5**

Ripresa La progressione è formidabile anche dai bassi regimi. Ed è facilitata dal peso contenuto rispetto ai Nm disponibili. **10**

Velocità Ahi, ahi: la Lambo promette 350 km/h e invece la SV arriva "solo" a 346,8. Non possiamo che essere molto delusi... **10**

Consumo Se si tira, si arriva anche a 1 km per litro. Però è presente il sistema di disattivazione dei cilindri, magra consolazione... **4**

Cambio Spaventosamente veloce ed eccitante. Ma è così violento che, in pista, può addirittura scompensare l'assetto. **9,5**

Sterzo Diretto, veloce e precisissimo. Ma, specie quando si guida in pista, bisogna abituarsi al rapporto variabile. **9,5**

Frenata I carbonceramici sono poderosi e non sentono la fatica. Decelerazioni incredibili, comando pastoso e modulabile. **10**

Tenuta di strada Con tutta quella gomma a terra e le sospensioni magnetoreologiche con la SV si può fare ciò che si vuole. **10**

Stabilità In condizioni normali, pur andando forte, si è sui binari. Oltre il limite, il passaggio dal sotto a sovrasterzo è un po' brusco. **9,5**

Confort Non è fatta per i lunghi, questo è evidente, però i sedili sono molto ben fatti e il sound del V12 è meglio di qualsiasi hi-fi. **6**

Media

7,9



Di lato ci guadagna

IL PASSAGGIO AL MOTORE E AL CAMBIO
TRASVERSALI HA LIBERATO TANTO SPAZIO
NELL'ABITACOLO E LE PROPORZIONI
ESTERNE HANNO GUADAGNATO





XDRIVE 25D SPORT

Velocità massima: **231,2 Km/h**

0-100 Km/h: **6"47**

Consumo medio: **15,3 Km/litro**

4 cilindri , 1995 cm³, 231 Cavalli, 450 Nm, 48.500 euro

Bisogna riconoscere che alla Bmw stanno portando avanti il processo di "normalizzazione" meccanica delle gamme d'accesso con grande senso dell'opportunità e notevole tatto. Alla fine - siate certi - completeranno l'operazione (cioè arriveranno alla Serie 1 con motore trasversale e trazione anteriore) senza che al portone del 130 di Petuerling, 80809 Monaco, si addensino automobilisti con i forconi provenienti da tutto il mondo.

LA PIATTAFORMA modulare UKL, introdotta con l'ultima generazione della Mini, è stata adottata prima dalle Serie 2 Active Tourer e Gran Tourer che, in quanto monovolume, non hanno provocato gastriti a nessuno con la loro architettura insolita. Adesso è la volta della nuova X1 che - da Suv qual è - si rivolge ad un'utenza

ADESSO È UN VERO UN SUV

Più corta di 4 cm, più larga di 2 cm e più alta di 5 cm, la nuova X1 ha perso l'aspetto di una station wagon un po' più lontana da terra della precedente edizione.



che può vivere dignitosamente anche lontano dagli stereotipi Bmw. E visto che questo pubblico sceglie sempre più spesso la monotrazione per ragioni di convenienza (ma anche perché per salire sui marciapiedi non occorre molto altro), l'alternativa al 4x4 ora è la trazione anteriore che, sulla neve e nelle occasionali e blande divagazioni fuoristradistiche, è sicuramente più a suo agio rispetto alla trazione posteriore della vecchia X1.

Insomma, con la politica dei piccoli passi, il concetto di una Bmw "diversa" verrà metabolizzato senza troppi traumi anche dalla maggior parte dei nostalgici.

AL DI LÀ DI TUTTO, comunque, rimpiangere la vecchia X1 sarebbe un atteggiamento tanto nobile quanto ingenuo. Grazie al motore e al cambio trasversali, la nuova X1 offre molto più spazio nell'abitacolo e nel bagagliaio (due priorità per tutti i "suvisti") nonostante sia addirittura più corta di prima. Altezza totale e

passo, però, sono in aumento. Questo, oltre a migliorare confort e versatilità, conferisce al nuovo Suv un aspetto meno controverso rispetto alla X1 del 2009, che somigliava a una station wagon, aveva un design vecchiotto e non poteva dirsi riuscissima sul piano estetico. Ora, invece, ha raggiunto una maggiore fisicità, è più equilibrata e anche finalmente allineata stilisticamente alle sorelle X3 e X5. Non da ultimo, visto che qui si tocca il portafoglio, crescono i contenuti. Piattaforma e motori modulari sono stati introdotti non per filantropia ma perché permettono enormi economie di scala e grandi risparmi. Da un lato, questo sta allietando le giornate degli azionisti Bmw, con gli importi delle cedole dei rampolli Quandt hanno recentemente superato quelli dei rappresentanti delle dinastie Porsche e Piech. Dall'altro, una parte del tesoretto è stata reinvestita nel miglioramento del livello costruttivo e delle dotazioni senza ripercussioni sanguinose sui prezzi.



Sempre per indorare la pillola ai più coriacei, la nuova X1 è stata presentata nella scorsa primavera solo con i motori più potenti e a quattro cilindri, ma poi il listino si è completato con le versioni spinte dai 1500 a 3 cilindri a benzina (136 cv) e diesel (116 cv) che rappresentano l'entry level della famiglia, rispettivamente a 30.550 e 31.100 euro.

LA XDRIVE 25D del servizio, disponibile solo con trazione integrale e trasmissione automatica a 8 marce, rappresenta invece

La precedente X1 pareva il "brutto anatroccolo" mentre ora è la degna sorella delle più grandi X3, X4, X5 e X6

il top di gamma (esiste anche una xDrive25i a benzina di pari potenza che la Bmw si guarda bene dall'importare). Ha un prezzo d'attacco di 45.300 euro, ma l'allestimento Sport della nostra prova sale a 48.500 euro perché offre di serie dettagli di finitura più aggressivi, cerchi da 18", gli ormai imperscindibili (quantomeno per i "biemmvisti") proiettori a Led con gli anelli luminosi, lo sterzo con rapportatura variabile, alcune funzioni telematiche del pacchetto Connected Drive e i sedili sportivi. L'interno, oltre che luminoso, è anche spazioso e i sedili sono sopraelevati, a vantaggio della visibilità e della sensazione di benessere degli occupanti. Chi sta davanti siede quasi 4 cm più in alto che in precedenza, mentre i passeggeri posteriori svettano di oltre 6 cm. In più, chi sta dietro ha, nella peggiore delle ipotesi, quasi 4 cm in più per le gambe, ma il guadagno arriva a circa 7 se si sborsa qualcosa in più per avere il divano scorrevole (l'escursione è di 13 cm).

→

Prezzi e optional

Bmw X1 xDrive25d Sport 48.500 euro chiavi in mano

Garanzia: 2 anni/km illimitati, verniciatura 3 anni/km illimitati, corrosione passante 12 anni/km illimitati

Tassa di possesso "base": 528,90 euro

Intervalli di manutenzione: indicati dal service

Costo manodopera BMW: 60 euro + Iva all'ora

Costo 4 pneumatici vettura provata: 1.200 euro
(prezzo indicativo rilevato su internet)

Dotazione di serie

- Airbag frontali, laterali e windowbag
- Avvertimento anti-tamponamento con preparazione alla frenata di emergenza
- Barre longitudinali sul tetto in alluminio satinato
- BMW Emergency Call e BMW Teleservices
- Bracciolo anteriore regolabile con vano portaoggetti
- Cambio automatico sportivo a 8 rapporti con paddles
- Cerchi in lega da 18" con pneumatici 225/50 R18
- Climatizzatore automatico bi-zona con microfiltro
- Cruise control con funzione freno
- Differenziale autobloccante elettronico
- Fari Bi-LED con anelli luminosi a LED e Cornering Lights
- Impianto audio da 100 W con 4 altoparlanti e 2 subwoofers
- Modanature interne in nero lucido
- Portello posteriore ad azionamento elettrico
- Radio con schermo da 6,5", Bluetooth con audio-streaming, prese USB ed Aux-in
- Retrovisori riscaldati, regolabili/ripiegabili elettricamente
- Sedile posteriore frazionato 40:20:40
- Sedili anteriori sportivi
- Sensori di parcheggio posteriore
- Sensori pioggia e luci
- Variable Sport Steering

Accessori a richiesta

Ammortizzatori a controllo elettronico	€ 510
Assetto sportivo M ribassato di 10 mm	€ 350
BMW Concierge Services (Call Center)	€ 270
BMW Connected Drive Services (con BMW Apps)	€ 370
BMW RTTI (Real Time Traffic Information)	€ 170
BMW Tracking	€ 900
Cerchi in lega da 19" con pneumatici 225/45 R19	€ 520
Comfort access	€ 400
Divano scorrevole con schienali sbloccabili elettricamente	€ 310
Driving assistant	€ 765
Driving Assistant Plus (con cruise control attivo)	€ 1.260
Interfaccia Bluetooth e USB con funzionalità estese	€ 410
Internet	€ 120
Interni in Pelle	€ 1.630
Lettore CD	€ 120
Modanature interne in legno	€ 310
Pneumatici runflat	€ 265
Radio digitale	€ 330
Rete divisoria bagagliaio	€ 195
Retrocamera	€ 410
Sacca porta-sci e porta-snowboard	€ 125
Sedili anteriori elettrici con memoria per sedile guida	€ 970
Sedili anteriori riscaldabili	€ 340
Sensori di parcheggio posteriori e anteriori con Parking Assistant	€ 360
Sistema HiFi con 7 altoparlanti da 205 W	€ 300
Sistema HiFi Harman/Kardon con 12 altoparlanti da 360 W	€ 810
Sistema di navigazione Business da 6,5"	€ 970
Sistema di navigazione Connected Pro da 8,8" con head-up display	€ 2.760
Supporto lombare a regolazione elettrica per sedili anteriori	€ 285
Tavolini portaoggetti posteriori ripiegabili	€ 195
Tetto apribile elettrico in cristallo	€ 1.280
Vernice metallizzata	€ 780
Vetri posteriori e lunotto oscurati	€ 360
Volante riscaldabile	€ 195
Volante sportivo in pelle M	€ 280

Prezzo della vettura della nostra prova con gli optional montati

€ 62.420

→ Ci sono poi 85 litri in più di bagagliaio nella configurazione minima, e 200 in più in quella massima.

IL MONTAGGIO trasversale del motore ha allungato l'abitacolo e, se si rinuncia all'allestimento Sport, è possibile richiedere anche lo schienale del passeggero anteriore abbattibile in avanti, nel qual caso si possono caricare oggetti anche leggermente eccedenti i 2 metri. Essendo imprescindibile la trazione integrale, è naturalmente rimasto il tunnel centrale che, oggettivamente, dà un po' fastidio a chi siede nel mezzo del divano. Dove, oltretutto, l'imbottritura è anche più voluminosa e rigida. Ma viaggiando in due si sta davvero bene, con tanto agio anche in altezza perfino quando è presente il tetto apribile. Al punto che la X1 merita di essere valutata con attenzione anche come alternativa alla X3, che è lunga 22 cm in più e per la quale bisogna stanziare, come minimo, 41 mila euro.

E il "pianale delle meraviglie" UKL non finirà di stupire, visto che stanno già girando i prototipi camuffati della X1 allungata e con 7 posti, che vedremo a marzo al Salone di Ginevra, e anche quelli della versione coupé X2, per la quale, però bisognerà pazientare fino al 2017.



APERTURA ELETTRICA DI SERIE

Tutte le X1 con il turbodiesel 25d hanno di serie il portello automatico mentre a richiesta è possibile avere anche il sensore sotto il paraurti per comandarne l'apertura senza mani. Sotto il piano di carico c'è un doppiofondo molto capiente.

Impianto multimediale

Tutte le X1 montano un sistema comprendente radio, schermo da 6"5, Bluetooth e prese USB e Aux-in compatibile con iPod, ma nessuna propone il navigatore nel primo equipaggiamento. A richiesta sono offerti due sistemi: Business con schermo da 6"5 e Connected Pro, con schermo da 8"8 e head-up display con proiezione delle indicazioni sul parabrezza, come nel caso della vettura del test.



QUELLA FURBATA DELL'IDRIVE
Bmw, come Mercedes e Audi, non ricorrono ai touchscreen perché sono soggetti a riempirsi di impronte digitali. La soluzione iDrive, la manopola con touchpad contornata da tasti, si è via via affinata nel corso degli anni e ora è funzionale, oltre che intuitiva.

Sistemi di assistenza

I fari Bi-Led con anelli luminosi e luci di svolta sono di serie sugli allestimenti più ricchi xLine, Sport e M Sport. Sulle altre X1 costano 1.010 euro.



Proiettori adattivi	*
Indicatori limiti velocità	*
Assistenze pre-crash	Si
Regolatore velocità	No
Regolatore velocità radar adattivo	*
Parcheggio automatico	360 euro
Avviso cambio di corsia	*
Sorveglianza angolo cieco	*
Rilevamento stanchezza guidatore	*
Night Vision	No
Sistema di frenata automatica	Si
Rilevamento pedoni	No

*Pacchetto Driving Assistant Plus a 1.250 euro



SPECIFICHE

Modello	BMW Connected Pro
Prezzo	2.760 euro
Display	8"8 in plancia
Interfaccia	Display e iDrive
Ingressi	1 Usb, 1 Aux-in
Audio	6 altoparlanti
Upgrade	12 altoparlanti, amplificatore da 205 Watt (300 euro) o 360 Watt (810 euro)



CONNETTIVITÀ

Bluetooth	Telefono/Streaming audio
MirrorLink	No
Apple CarPlay	No
Android Auto	No
Internet	Con SIM card (120 euro)
WiFi/Wlan	No
Radio	Dab (330 euro)
App	Emergency call e teleservice (di serie), Connected Drive Services (370 euro), Real Time Traffic Information (170 euro), Concierge Service Call (270 euro), Remote Services (70 euro)



NAVIGAZIONE

Supporto mappe	Hard Disk 20 Gb
Comandi vocali	Si
Visualizzazione	3D
Head Up display	Si (compreso nel sistema Connected Pro)



Prova di connessione

Tempo abbinamento smartphone 13 secondi
Giudizio abbinamento smartphone difficile
Tempo riconnessione telefono 2 secondi
Tempo riconnessione navigazione 2 secondi





Il volante giusto

Quello della M Sport è bello, ben dimensionato e funzionale: un optional che merita la spesa

SI STA PIÙ IN ALTO, SI GUIDA MEGLIO

I sedili anteriori sono un po' esigui nell'imbottitura e piuttosto rigidi, ma ben conformati: trattengono ottimamente e prevedono anche il supporto regolabile per le cosce. Rispetto alla precedente X1, la seduta è più alta di circa 4 cm e questo avvantaggia la visibilità.



A RICHIESTA IL DIVANO SI SPOSTA

Lo schienale posteriore ha la suddivisione 40/20/40 e, a richiesta, il divano può avere la regolazione longitudinale, con un'escursione di 13 cm. Nel pacchetto è compreso anche lo sbloccaggio elettrico dal bagagliaio dei semischienali, per facilitarne il ribaltamento.



PIÙ POTENTE DI QUEL CHE SERVE

IL BI-TURBODIESEL HA PRESTAZIONI ELEVATISSIME E GRATIFICANTI. MA PER IL GENERE DI AUTOMOBILE BASTA ANCHE MOLTO MENO

Il quattro cilindri modulare turbodiesel di 2 litri è davvero un motore tuttofare, con un ventaglio di potenze che parte dai 150 cv della soluzione monoturbo (la più richiesta nel nostro Paese) e, dopo svariati step, approda ai 231 cv di quella biturbo, utilizzata, per ora, solo da X1 e

di erogazione, ma la spinta è molto distribuita e continua fino a 5 mila giri senza cedimenti. Tra l'altro, ai regimi più elevati - diciamo oltre i 3 mila giri - trova anche una voce coinvolgente che, però, rimane opportunamente nascosta alle andature autostradali legali (a 130 km/h il motore ruota solo a 2000 giri).



X5. E quest'ultima raggiunge un risultato sensazionale, visto che i cv sono gli stessi del 2 litri a benzina montato (all'estero) dalla stessa X1. Con la differenza che, in quel caso, i Nm disponibili sono solo 350, mentre sull'unità a gasolio salgono a ben 450.

Rispetto ai diesel Bmw delle generazioni passate, l'erogazione è meno energica ai bassi regimi e questo può dare la sensazione di avere tra le mani un motore tranquillo. Ma non è affatto così, come dimostrano i tempi di accelerazione che abbiamo rilevato. Questo due litri è molto fluido e non ha picchi improvvisi

Si potrebbe aprire un dibattito sull'opportunità di spendere 4.600 euro in più rispetto alla versione monoturbo da 190 cv, già pienamente in grado di soddisfare tutte le necessità di un utente

**Ora si
comporta
quasi come
una trazione
anteriore ma
l'elettronica
le dà una
marcia in più**



È PIÙ DISINVOLTA CHE SPORTIVA

La xDrive25d porta a spasso con disinvolta i suoi 1700 kg. Non ha un carattere sportivo in senso assoluto, ma resta una delle Suv più maneggevoli della categoria.

diesel con inclinazioni sportive, ma quest'unità può rappresentare certamente un punto d'orgoglio per il legittimo possessore e dà effettivamente qualcosa in più rispetto alla concorrenza. La trasmissione automatica a 8 marce non è prodotta dalla ZF, come quella che veniva invece proposta sulla vecchia X1 e fa tuttora faville sulla Serie 1, ma dall'Aisin, come tutte quelle utilizzate dalla Bmw per i motori trasversali. Comunque dà ottimi responsi perché è abbastanza morbida nelle cambiate e rapida quando occorre, anche se a volte ritarda un po' nella fasi di rilascio e



riattacco. Rimane in ogni caso una delle migliori offerte nella categoria.

L'ASSETTO PUÒ essere arricchito, come nel caso della vettura provata, con gli ammortizzatori a controllo elettronico a un sovrapprezzo tutto sommato modesto (510 euro) ed è una spesa che merita di essere affrontata, perché la taratura standard delle sospensioni è abbastanza rigida per dare alla X1 la dinamica che ci sia aspetta da una Bmw, mentre l'opzione elettronica permette, quando serve, di selezionare una modalità più →





→ tenera e di guadagnare in confort quando serve. A maggior ragione, conviene munirsi in presenza dei pneumatici super ribassati come quelli del nostro esemplare, montati su cerchi da 19" anziché da 18" come precede lo standard dell'allestimento Sport, che collaborano poco all'ammortizzazione oltre a produrre un rumore di rotolamento piuttosto evidente. Anche in caso di gestione elettronica, comunque, l'assetto della X1 resta più solido rispetto alla media delle concorrenti e, conseguentemente, meno portato a digerire le irregolarità della strada.

Sebbene il sistema di trazione integrale possa trasferire tutta la coppia davanti o dietro secondo l'esigenza del momento, in condizioni normali sono le ruote davanti a farsi carico di tutto il lavoro, quindi la vettura si comporta

È GIÀ ABbastanza AUTONOMA

Il cruise control attivo, con stop&go, agisce tra 30 e 140 km/h. E fino a 60 km/h, quando si è in coda, frena e sterza da sola per mantenere la direzione.

come una trazione anteriore e neppure provocandolo si riesce a far perdere aderenza al retroreno. In ogni caso il sistema elettronico Performance Control - che simula l'effetto di un differenziale autobloccante ed è di serie su tutte le versioni della X1 - regola la distribuzione di coppia sull'avantreno in modo da contenere il sottosterzo e rende più facile mantenere traiettorie pulite in curva.

Tra le dotazioni comuni a tutte



le versioni c'è anche il selettore della modalità di guida, che permette di scegliere tra le configurazioni Eco Pro, Comfort e Sport. Quest'ultima, però, rende fin troppo reattivo il cambio, che tiene più a lungo il rapporto prima di passare a quello superiore e spesso e volentieri fa arrivare il motore a limitatore troppo rapidamente: ne deriva certo una sensazione di brillantezza superiore che, però, non si traduce necessariamente in prestazioni più elevate in accelerazione e ripresa ma rende l'andatura meno confortevole. Si possono comunque modificare i parametri di questa modalità, per mantenere rilassato il cambio e, nel contempo, rendere più reattivi acceleratore, ammortizzatori e sterzo. Quest'ultimo, sulle X1 Sport, non ha solo la servoassistenza variabile ma anche il passo, cioè è più facile e gestibile nelle piccole

Fuoristrada ma con giudizio

L'altezza da terra è quella della vecchia X1: non è certo un'auto da mulattiera



correzioni in velocità e più rapido con angoli di volante importanti. A dire il vero non risente molto del cambio di modalità tra Comfort e Sport, però è sempre piacevolmente reattivo, anche se non sensibilissimo.

IL SOLITO PACCHETTO

EfficientDynamics, costituito da soluzioni che spaziano dalla scelta dei materiali leggeri, all'ottimizzazione aerodinamica, passando per la riduzione degli attriti e il recupero dell'energia, è alla base di una notevole efficienza e i consumi della X1 xDrive25d restano bassi in rapporto alla tanta potenza disponibile ma, in assoluto, col biturbodiesel non si posso ottenere valori record. In città, comunque, aiuta parecchio lo start&stop, che è molto solerte anche se non proprio inavvertibile come sui migliori esempi di produzione francese.

231 CV RECORD BAVARESE

Il biturbodiesel della 25d è il quattro cilindri a gasolio più potente mai prodotto dalla Bmw. Nella stessa configurazione viene utilizzato anche sulla X5.

Scheda tecnica

La trazione integrale xDrive della X1 è stata perfezionata. Prevede un rinvio angolare montato sul differenziale anteriore ed è collegato tramite un albero cardanico a un ripartitore posteriore con frizione a lamelle a e regolazione elettroidraulica. In condizioni standard la coppia motrice viene trasmessa alle ruote anteriori, ma in caso di necessità la frizione provvede, senza che il guidatore se ne accorga, a trasmettere fino al

100% della forza alle ruote dietro. La centralina della pompa che determina il funzionamento della frizione analizza di continuo i dati forniti dal controllo della stabilità relativi a velocità, accelerazione trasversale e longitudinale, angolo di sterzo, numero di giri delle ruote, inclinazione longitudinale, posizione dell'acceleratore, modalità di guida selezionata e impostazione dello stesso sistema di gestione della stabilità scelta dal conducente.



Motore Anteriore trasversale, 4 cilindri in linea; alesaggio x corsa 84x90 mm; cilindrata 1995 cm³; rapporto di compressione 16,5:1; potenza max 231 cv (170 kW) a 4400 giri; coppia max 450 Nm (45,9 kgm) tra 1300 e 3000 giri; testata e basamento in lega leggera; distribuzione a doppio albero a camme in testa, quattro valvole per cilindro; alimentazione a iniezione diretta common-rail (pressione massima di iniezione 2500 bar); sovralimentazione a due stadi, con turbo ad alta pressione e turbo a bassa pressione a geometria variabile, con intercooler.

Trasmissione Trazione integrale permanente; cambio automatico a 8 rapporti (I 5,250:1; II 3,029:1; III 1,950:1; IV 1,457:1; V 1,221; VI 1,000:1; VII 0,809:1; VIII 0,673:1; rapporto al ponte 2,95:1); controllo di trazione e stabilità.

Autotelaio Sospensioni anteriori a ruote indipendenti tipo McPherson con molle elicoidali, barra stabilizzatrice; sospensioni posteriori indipendenti multilink con molle elicoidali, barra stabilizzatrice; sterzo a cremagliera con servocomando elettromeccanico a demoltiplicazione e assistenza variabili; impianto frenante a doppio circuito idraulico con servofreno e ABS; freni a disco autoventilanti, anteriori da 330 mm, posteriori da 280 mm; cerchi in lega, 8Jx18"; pneumatici 225/50 R18

Dimensioni e peso Lunghezza 4556 mm; larghezza 1800 mm; altezza 1608 mm; passo 2780 mm; carreggiata anteriore 1557 mm; carreggiata posteriore 1558 mm; peso in ordine di marcia 1640 kg; capacità serbatoio 61 litri; capacità bagagliaio 645/1905 litri (560/1820 litri con la terza fila di sedili).

La nostra vettura era equipaggiata con i seguenti optional tecnici: ammortizzatori a controllo elettronico, cerchi in lega 8,5x19 pollici, pneumatici Pirelli Cinturato P7 225/45 R19 97W.

VELOCITÀ MASSIMA

231,2 km/h

ACCELERAZIONE DA 0 A 100 KM/H

6"47

RIPRESA DA 80 A 120 KM/H IN D

5"52RUMOROSITÀ
INTERNA A 130 KM/H**71,1/
72,3 db**

SPAZIO DI FRENTATA A 100 KM/H

34,9 m

CONSUMO MEDIO RILEVATO

15,303 km/l

Velocità massima

231,2 km/h

Velocità	231,2 km/h (in VII)
Al tachimetro	234
Dichiarata	235
Regime a 130 km/h:	2100 giri

Accelerazione da 0 a 100 km/h

6"47

Velocità km/h	Tempo	Distanza metri
0-60	3"06	28,33
0-80	4"57	57,70
0-100	6"47	105,38

0-100 dich.	6"60	-
0-120	8"88	179,13
0-140	11"98	291,72
0-160	16"18	466,90
0-180	21"88	736,81

Distanza metri	Tempo	Velocità d'uscita km/h
0-100	6"28	98,26
0-400	14"64	153,06
0-1000	26"94	193,58
0-1000 dich.	-	-

Pneumatici

**SULLA VETTURA
DI PROVA:**
Pirelli Cinturato P7
225/45 R19 97W
Pressione gomme
2,6 bar ant. 2,4 post

Altre misure a libretto
205/55 R17 97W
205/60 R17 93H m+s
225/50 R18 95W
225/50 R18 99W

Condizioni nella prova

Temperatura: 10,31°C
Pressione: 1010 mb
Umidità relativa: 62%
Km vettura: 3289
Velocità vento: 0,1 m/s

Velocità max in ogni marcia

	Indicata km/h	Effettiva km/h	Regime giri/min.
I	46	45,1	3100
II	77	76,3	3400
III	120	118,1	4000
IV	157	155,5	4400
V	187	185,6	4300
VI	215	212,1	3900
VII	234	231,2	3600
VIII	231	229,4	3600

Limitatore a 5200 giri/min.

I valori di regime sono riferiti al motore dopo il cambio di marcia. Quello della VIII marcia indica il numero massimo di giri raggiungibile con questi rapporti.

Ripresa da 40 km/h in D

Distanza metri	Tempo	Velocità uscita km/h
0-100	5"38	94,63
0-400	14"04	149,23
0-1000	26"57	190,54

Velocità km/h	Tempo	Distanza metri
40-60	1"98	26,50
40-80	3"88	63,53
40-100	5"99	116,53
40-120	8"72	201,68
40-140	12"18	325,16

Scarti di tachimetro

Velocità indicata km/h	Velocità Effettiva km/h
50	49,2
80	78,1
100	98,3
130	128,3
170	168,1
Scarto medio	1,3 %

Peso

Effettivo con pieno di carburante

1676 kg (dichiarato 1650 kg)

Ripartizione dei pesi ant./post.

965/713 kg - 57,5/42,5%Rapporto peso/potenza: **7,3 kg/cv**

Ripresa da 80 a 120 km/h in D

5"52

Velocità km/h	Tempo secondi	Distanza metri
80-100	2"70	66,29
80-120	5"52	152,69
80-140	8"98	278,18
80-160	13"47	465,95
80-180	19"66	759,95

Rumorosità interna a 130 km/h

71,1/72,3 db

Velocità effettiva km/h	Ant./Post. decibel	Velocità effettiva km/h	Ant./Post. decibel
50	59,3/60,3	160	73,1/73,9
80	63,1/63,3	180	74,7/74,9
100	68,0/67,9	Pavè 50	-
120	70,1/69,5	Velocità max	76,5/76,9
130	71,1/72,3	Al minimo	45,0/43,1
140	71,9/72,0	Max in accelerazione	72,7/70,9

Rilevamenti a velocità costante effettuati in VII.

Spazio di frenata a 100 km/h

34,9 m

Velocità effettiva km/h	Spazio di arresto metri	Tempo di arresto secondi
60	12,4	1"53
60 Asfalto/Pavè	-	-
100	34,9	2"48
120	50,6	3"00
140	71,1	3"12
160	95,9	4"12

Consumo medio rilevato

15,303 km/l

	Consumo effettivo km/litro	Consumo dichiarato km/litro	Autonomia effettiva km
Consumo medio*	15,303	20,0	780
Extraurbano	13,804	21,7	704
In città	12,147	17,2	619
130 km/h	14,203	-	724
90 km/h	21,058	-	1074
Al limite	4,325	-	221

*Media matematica calcolata sulla base dei cicli Extraurbano, Urbano, a 130 km/h e a 90 km/h

Capacità serbatoio:

51 litri

Autonomia media:

780 km

**Prezzo del carburante al 19/11/15: 1,364 euro

Autonomia con 50 euro**: 565 km

Costo pieno**: 69 euro

Ci piace

Motore decisamente potente. Sterzo rapido. Ottima guidabilità. Abitabilità e capacità di carico accresciute.

Non ci piace

Visibilità posteriore ridotta. Il cambio automatico non è ineccepibile come quello della Serie 1.

Piacere di guida

Con la xDrive 25d ci si possono togliere davvero tante soddisfazioni su strada, perché è più scattante, divertente e maneggevole rispetto a tanti altri Suv. L'edizione precedente forse era un po' più precisa, ma la nuova ha tanti vantaggi in più.

La pagella

Posto di guida Più in alto rispetto alla vecchia X1 ma la postura è da berlina, anche se non sportiva. Console un po' invadente.

8,5

Plancia Non sfarzosa ma completa e con le solite connotazioni Bmw. Il display premium da 8"8 la valorizza parecchio.

8,5

Abitabilità C'è molto più spazio che in passato, specie posteriormente. Il tunnel, però, penalizza chi sta dietro al centro.

9

Bagagliaio 85 litri in più rispetto a prima non sono pochi. La forma è molto regolare e c'è anche il portellone elettrico di serie.

9,5

Visibilità Dietro non è il top a causa dei montanti larghi, del lunotto piccolo e della linea laterale che sale. Sensori posteriori di serie.

7

Climatizzazione L'impianto è ben realizzato: ci sono le bocchette anche dietro e il climatizzatore bizona è potente e silenzioso.

8,5

Qualità Tutti gli elementi a vista sono realizzati con materiali consistenti e ben trattati. Anche in questo caso la X1 è cresciuta.

8

Hi-Tech Mancano i protocolli Apple Car Play e Android Auto ma per il resto a richiesta c'è tutto il meglio attualmente in commercio.

9

Dotazione L'allestimento Sport non è il più lussuoso. La dotazione è ragionevole per la categoria ma non troppo generosa.

7,5

Prezzo Non costa affatto poco, anche considerando l'immagine premium. E con gli optional il conto può andare fuori controllo.

6,5

Motore Non rabbioso ma assai potente in relazione alla cilindrata. Gira in altro per essere un diesel e ha un'erogazione omogenea.

9,5

Accelerazione Scatta davvero bene. Sullo 0-100 abbiamo ottenuto addirittura un tempo più favorevole rispetto al diciturato.

9

Ripresa La regolarità di erogazione e la gran coppia, si sommano alle ottime caratteristiche del cambio. Elasticità notevole.

9

Velocità Oltre 230 all'ora è un livello ridondante per una vettura di questa impostazione e poco inferiore rispetto al dichiarato.

9

Consumo L'efficienza è notevole, ma a questi livelli di potenza non si può avere un motore molto parco. Risultati solo discreti.

7

Cambio Non è a livello dell'automatico a 8 marce utilizzato dalla Serie 1, ma resta rapido e morbido. Qualche inerzia nei riattacci.

8

Sterzo Ha il passo e la servoassistenza variabili. La sensibilità non è propriamente sportiva, ma la rapidità di esecuzione sì.

9

Frenata Il sistema è potente e ha un comando pastoso. Gli spazi di decelerazione sono tra i migliori della categoria.

8,5

Tenuta di strada Non si può parlare di sportività in senso assoluto, ma per essere un Suv è precisa, reattiva e attaccata all'asfalto.

8,5

Stabilità Il passo si è allungato rispetto a prima e la gestione elettronica si è perfezionata. La X1 non gioca mai scherzi sgradevoli.

9

Confort L'assetto è piuttosto rigido, complici anche i pneumatici ribassati dell'esemplare che fanno sentire un po' di rotolamento.

7,5

Media

8,3



**PURETECH 1.2 TURBO**

Velocità massima: **181,9 km/h**

0-100 km/h: **9"92**

Consumo medio: **16,7 km/litro**

3 cilindri , 1199 cm³, 110 Cavalli, 205 Nm, 19.350 euro

Il "tre" SI FA PIÙ grande

LA 208 RIVISTA MONTA UN 3 CILINDRI TURBO
IN VARIANTE MAGGIORATA A 1.2
E CON 110 CV. IL PREZZO È ELEVATO,
MA LA DOTAZIONE ADEGUATA



Probabilmente i riferimenti alla "perfezione" matematica o (in questo caso) meccanica del numero 3 sarebbero banali o esagerati. Nondimeno la Peugeot 208 che abbiamo provato in questa occasione pare davvero affermare che nulla motiva il fatto di releggere i motori a 3 cilindri alle cubature di 1 litro o inferiori. Infatti in questo caso ci troviamo al cospetto di un



propulsore che non solo ha un cilindro in meno del consueto e il turbocompressore (fattori che di per sé non rappresentano più una novità) ma vede portare la propria cilindrata a 1199 cm³ e la potenza a 110 cavalli. Un motore che, congiuntamente al cambio automatico a 6 rapporti, caratterizza il comportamento di questa 208.

RICORDIAMO tuttavia che l'apparato propulsivo non è certo l'unica novità della 208, nell'ambito delle nostre prove. È infatti la prima volta che analizziamo la due volumi francese da quando è stata rinfrescata a inizio 2015, peraltro dopo soli tre anni dal lancio. Del resto le modifiche non sono andate ad intaccare sostanzialmente il design, ma anzi sono state apportate proprio per sottolineare ulteriormente

Prezzi e optional

Peugeot 208 5p 1.2 PureTech Turbo 110cv EAT6 S&S Allure

19.350 euro chiavi in mano

Garanzia: 2 anni/km illimitati; estensioni a pagamento

Tassa di possesso "base": 208,98 euro

Intervallo di manutenzione: ogni anno o 25.000 km

Costo manodopera Peugeot: 38 euro + Iva all'ora

Costo 4 pneumatici vettura provata:

400 euro (prezzo indicativo rilevato su Internet)

Dotazione di serie

- ABS, ESP, REF e AFU
- Airbag anteriori, laterali e a tendina
- Indicatore perdita pressione pneumatici
- Kit di riparazione pneumatici
- Climatizzatore automatico bizona
- Retrovisori regolabili e riscaldabili elettricamente con indicatori di direzione integrati
- Alzacristalli elettrici anteriori
- Chiusura centralizzata con telecomando
- Cassetto portaoggetti refrigerato
- Regolatore e limitatore di velocità programmabile
- Volante regolabile in altezza e profondità con rivestimento in pelle pieno fiore
- Interni in tessuto C&T Techmat grigio/nero Mistral
- Sedile posteriore frazionato 2/3-1/3
- Sedile conducente regolabile in altezza
- Cerchi in lega 16" Titane Technical Grey
- Fari diurni a Led
- Fari fendinebbia con funzione cornering
- Pack Visibilità: fari e tergi automatici, retrovisore interno elettronico
- Computer di bordo, GSI (gear shift indicator)
- Mirrorscreen con schermo touch da 7", radio tri-tuner, prese jack e Usb, bluetooth, comandi al volante, 6 casse

Accessori a richiesta

Allarme con telecomando supplementare	€ 375
Active City Brake	€ 250
Sensori di parcheggio posteriori + retrocamera	€ 490
Park Assist (sensori di parcheggio anteriori e posteriori con sistema di assistenza attiva al parcheggio e retrocamera)	€ 800
Pack Rangement (bracciolo cent. + cornice cambio cromata)	€ 100
Alzacristalli posteriori elettrici	€ 200
Pack Pelle Claudia (sedili ant. riscaldabili, sedile passeggero reg. in altezza, tappetini specifici, battitacco alluminio, pack rangement, alzacristalli posteriori elettrici)	€ 1.265
Ruota di scorta in lamiera	€ 120
Cerchi in lega 16" con personalizzazione sequenziale neri	€ 225
Cerchi in lega 16" con inserto bianco	€ 225
Cerchi in lega 17" Oxygene Technical Grey	€ 495
Pack Style Allure (tetto Ciel panoramico in cristallo, vetri posteriori oscurati)	€ 500
Vernice Bianco Banchisa	€ 300
Vernice metallizzata	€ 550
Vernice madreperla o Matt Ice	€ 730
Vetri posteriori oscurati	€ 155
Pack Menthol White interno (sedili sportivi in misto tep/tessuto con cinture menthol white, sedile passeggero regolabile in altezza, inserti specifici, rivestimenti con cuciture menthol white)	€ 450
Pack Lime Yellow interno (sedili sportivi in misto tep/tessuto, sedile passeggero regolabile in altezza, inserti specifici, rivestimenti con cuciture lime yellow)	€ 450
Pack Menthol White o Lime Yellow esterno (calandra, fendinebbia e retrovisori con inserti specifici, scritte Peugeot colorate)	€ 190
Touchscreen 7" con sistema di navigazione	€ 540
Pack Hi-fi JBL (8 casse più subwoofer)	€ 505

Prezzo della vettura della nostra prova con gli optional montati **€ 22.205**



i particolari distintivi della 208. Così esternamente vengono evidenziati elementi quali paraurti e calandra, più marcati sia nelle forme che nella colorazione. Con lo stesso fine vengono sfruttati molti inserti cromati qua e là, mentre i fendinebbia (che fanno anche da "luci di curva") sono posizionati più esternamente rispetto a prima. Pure i nuovi fari bicolori enfatizzano una certa "tridimensionalità" del frontale, pur senza essere così aggressivi come i nuovi gruppi posteriori la cui forma, secondo i comunicati Peugeot, sarebbe ad artiglio. Beh, quando il simbolo della Casa è un Leone, è una "licenza" che possiamo anche concedere... Nella vista laterale possiamo altresì notare i vetri posteriori oscurati (optional) e soprattutto i cerchi in lega da 16 pollici, facenti parte della dotazione di



serie dell'allestimento Allure che contraddistinge la 208 in prova. Una parola va infine spesa per la particolare, ancorché non speciale (fa parte della gamma di colori metallizzati), verniciatura Orange Power qui adottata. Una possibilità cromatica sicuramente interessante, perché sfiziosa e personale senza tuttavia risultare eccessivamente vistosa. Il tutto in una gamma di 13 tinte che verrà via via arricchita.

INTERNALEMENTE si è voluto mantenere il concetto i-Cockpit con il quadro strumenti rialzato rispetto al volante, puntando piuttosto a rimodernare i rivestimenti e la dotazione. La plancia presenta una superficie morbida, il volante è rivestito in pelle pieno fiore, e alla retroilluminazione bianca di strumenti e pulsanti si accompagna la luce azzurrina

ARANCIO "POTENTE"

Sul fondo metallizzato Orange Power spiccano i dettagli neri, dagli specchietti ai cerchi da 16 pollici.

che proviene dalle guide del tetto panoramico, di tipo fisso (con tendina rigida manuale) e ottenibile a richiesta. Qualora si volesse personalizzare ulteriormente l'abitacolo (ma anche la carrozzeria) sono inoltre previsti gli ambienti Menthol White e Lime Yellow che apportano vari elementi in colore bianco (anche le cinture) o giallo; persino le scritte esterne

"Peugeot" ne sono interessate. L'allestimento Allure in questione è quello "base" nel caso della motorizzazione 1.2 da 110 cv e fra le varie aggiunte propone di serie il climatizzatore bizona (manca però la funzione "mono"), l'automatismo per le luci e i tergilavavetri, il regolatore/limitatore di velocità con soglie programmabili e il display centrale da 7 pollici con Mirrorscreen.

CON UNA aggiunta di 950 euro si può passare direttamente all'allestimento superiore più sportivo, il GT Line, che coerentemente aggiunge cerchi da 17" nonché sedili e pedaliera sportivi, oltre a vari altri dettagli sempre mirati in questo senso. Restano invece optional altre dotazioni più volte al confort generale, cioè (oltre a quanto già citato in precedenza) i →



→ sensori di parcheggio assieme alla retrocamera, il bracciolo centrale, l'impianto stereo hi-fi, i rivestimenti in pelle ma anche gli alzacristalli posteriori. I cerchi in lega da 17 pollici sono disponibili a richiesta anche a sé stanti (assieme alla ruota di scorta uguale anziché il kit di gonfiaggio) mentre quelli da 16" normalmente montati sulla 208 110 cv sono in questo caso nella variante nera con inserto bianco.

LA COMBINAZIONE di allestimento Allure, motore 1.2 turbo e cambio automatico porta ad un prezzo base per la 208 provata di 19.350 euro, dei quali 700 sono dovuti alla



POCO MENO CHE SPORTIVI

Quasi sportivi i sedili della 208, con rivestimenti misti. Per le regolazioni manca solo quella lombare, ma l'inclinazione non è continua.



Simil cockpit

La 208 è stata rivista nei rivestimenti ma non nel concetto i-Cockpit con la strumentazione alta

GAMBE LIBERE MA NON PER IL QUINTO

Sedili comodi anche dietro, in più c'è parecchio spazio per le gambe (tranne quelle del quinto occupante, per via del tunnel) un po' meno invece ad altezza spalle. Il bagagliaio è profondo e capiente di partenza (pur con una certa soglia da scavalcare) con i suoi 311/1152 litri, ma la regolarità si perde quando si va ad abbattere lo schienale.





configurazione a 5 porte anziché 3, e altri 1.150 all'adozione della trasmissione non manuale (e con 6 rapporti anziché 5). Ulteriori 1.650 euro si potrebbero risparmiare accontentandosi del propulsore aspirato da 82 cv, che poi permetterebbe anche allestimenti più "poveri" rispetto all'Allure, ma francamente tali risparmi si otterrebbero rinunciando probabilmente a troppo in termini di dotazione. Anche questa Peugeot resta infatti piuttosto ricercata e quindi "chiama" qualche accessorio in più, casomai, come l'impianto hi-fi della JBL con i suoi doppi tweeter e woofer davanti e dietro (9 casse totali), connesso ad un sistema di gestione piuttosto semplice e intuitivo per tutte le varie funzioni, del quale però parliamo più dettagliatamente qui a fianco.

Impianto multimediale

Con l'allestimento Allure, lo schermo touch da 7" viene integrato con il Mirrorscreen che linka il proprio smartphone rilanciando internet e wi-fi, purché connesso alla presa Usb. I due pulsanti base evitano affollamenti in plancia e portano immediatamente alle 6 funzioni di partenza, dal navigatore al set-up. Luminosità a parte, si gestisce bene, anche nei settaggi della vettura (luci, tergi posteriore, frenata, eccetera).



SI PARTE CON SEI FUNZIONI

Dalla "home" si gestisce quasi tutto in modo rapido e intuitivo. Molti i parametri auto impostabili a piacere.

Sistemi di assistenza

Come aiuti alla guida la 208 parte con quello che serve, dall'ESP di serie, ma poi si può aggiungere a richiesta solo l'Active City Brake e la retrocamera.



Proiettori adattivi	Si
Indicatore limiti velocità	Si
Assistenze pre-crash	Si
Regolatore velocità	Si
Regolatore velocità radar adattivo	No
Parcheggio automatico	No
Avviso cambio di corsia	No
Sorveglianza angolo cieco	No
Rilevamento stanchezza guidatore	No
Night Vision	No
Sistema di frenata automatica	Si
Rilevamento pedoni	No

SPECIFICHE

Modello	Peugeot Mirrorscreen
Prezzo	Di serie
Display	7" in plancia
Interfaccia	Display e tasti
Ingressi	1 Usb + 1 jack + Bluetooth
Audio	4 altoparlanti + 2 tweeter

CONNETTIVITÀ

Bluetooth	Telefono/Streaming audio
MirrorLink	Si
Apple CarPlay	No
Android Auto	No
Internet	Con telefono
WiFi/Wlan	Si
Radio	normale
App	Link My Peugeot, Peugeot Car Safe, Start My Peugeot, My Peugeot Ita, ecc.

NAVIGAZIONE

Supporto mappe	interno
Comandi vocali	No
Visualizzazione	Display principale
Head Up display	No



Prova di connessione

Tempo abbinamento smartphone 10 secondi
Giudizio abbinamento smartphone facile
Tempo riconnessione telefono 6 secondi
Tempo riconnessione navigazione 10 secondi





PASSA DALLO SPORT ALLA POLTRONA

IL MOTORE FORNISCE POTENZA E SPINTA ACCETTABILI, MA IN QUESTA VARIANTE LA 208 VUOLE OFFRIRE UN COMPORTAMENTO COMODO PIÙ CHE BRILLANTE, GRAZIE AL CAMBIO AUTOMATICO E ALLE SOSPENSIONI MORBIDE

Ricordiamo bene come una volta anche le Peugeot "non di vertice" avessero un comportamento tendenzialmente sportivo. Anche questa 208 avrebbe le potenzialità per seguire tale strada, visto che il motore si dimostra abbastanza reattivo - e con un sound rauco in accelerazione che non stona - però vi sono varie scelte che la portano a offrire invece una guida comoda più che movimentata. Ciò non solo per via del cambio automatico, che pure permette buoni scatti da fermo oltre ad una cambiata morbida: anche l'impostazione delle sospensioni non può certo essere definita "ferma" e un po' tutti i comandi



GUARDA IN ALTO

La originale strumentazione sopraelevata della 208, adottata poi anche da 308, posta al di sopra della corona del volante. Talvolta però risulta poco visibile.

display, e che molti hanno apprezzato. Non tutti, però, perché la necessità di trovare un punto mediano con il volante che non vada a coprire la strumentazione ma nemmeno sia troppo basso rende un po' più difficoltosa la ricerca della giusta posizione di guida, pur con le varie regolazioni (fra le quali pure l'altezza del sedile) a disposizione. Superato questo "scoglio" non vi sono più difficoltà: il cambio ha un funzionamento tradizionale senza nemmeno surrogare la sportività dei "paddles" al volante (tuttavia si può selezionare il rapporto spostando la leva a sinistra) e comunque raramente si avverte la necessità di inserire un rapporto differente da quello impostato dal sistema. Quest'ultimo fa sentire una certa indecisione solo quando

si affonda il gas all'improvviso dopo aver guidato tranquilli, e magari dopo aver rilasciato per un po' senza essersi arrivati a fermare. In questi casi l'elaborazione richiede un certo tempo e così quando arriva la risposta può essere un poco brusca, perché nel frattempo abbiamo abbassato ancor più il pedale destro, visto che non succedeva nulla...

SI TRATTA comunque di un caso limite, di una situazione particolare, perché solitamente il cambio agisce bene e permette anche un buono spunto da fermo, come dimostrano i 9"92 ottenuti nella classica accelerazione da zero a cento orari. Merito ovviamente anche della buona prestanza del motore, che non fa sentir voglia di maggior potenza in quello →



sono frutto di soluzioni di compromesso, vedi lo sterzo dall'assistenza elettrica "leggera", nel senso che non si è voluto sacrificare il confort sull'altare della guidabilità, che peraltro resta su livelli non certo esecrabili.

GIÀ CHE abbiamo parlato dello sterzo, quando ci si mette al volante della 208 una delle prime cose che saltano all'occhio è proprio il volante stesso, di diametro ridotto rispetto al consueto (e pure "schiacciato" sotto) in abbinamento alla strumentazione che si legge "al di sopra". Una soluzione che permette di tenere il quadro quasi in linea con la visuale, senza bisogno di head-up

→ che è un normale utilizzo urbano e quotidiano, ma anche autostradale. In ogni caso si arrivano a sfiorare i 182 km/h massimi, accettabili sebbene un po' lontani dal dato dichiarato (194 km/h). Probabilmente le ruote un poco più larghe - nel resto della gamma, GT Line escluse, si utilizzano quelle da 15 pollici di diametro e 185 mm di sezione - penalizzano un poco, facendosi rivalere con il loro contributo al buon appoggio in curva. Se il percorso non è proprio così frenetico da far desiderare il cambio manuale,

Il 3 cilindri garantisce una media effettiva reale di 16,7 km/litro e a 90 all'ora si arriva anche a 23 con un litro

anche con l'automatico si può sfruttare il grip laterale unito alla buona stabilità generale, mantenendo una media elevata. Infatti il retrotreno difficilmente si muove (anche in questo non vi è alcunché del vecchio retaggio Peugeot) causando un normale sottosterzo in quasi tutte le situazioni. Si avverte anche come, quando si superano certi

limiti, i controlli intervengano abbastanza presto ma in modo non molto pesante. In tratti più "distesi", invece, si vorrebbe magari qualcosa di più in fatto di precisione. E se in occasione di manovre brusche con lo sterzo si avverte come conseguenza anche un certo dondolio, in ogni caso nella guida normale il confort è di buon livello (almeno per questa classe di vettura) da vari punti di vista, non ultimo quello della rumorosità di sottofondo: dopotutto a velocità autostradali si sta sotto i 70 decibel.

SEMPRE IN tema di comodità e affini, i passeggeri possono apprezzare lo spazio per le gambe superiore alla media e la buona luminosità offerta dal tetto panoramico (optional come i vetri posteriori oscurati) mentre al guidatore la visibilità viene un po' sacrificata dai larghi montanti posteriori. Indubbiamente vengono in aiuto i sensori di parcheggio e la retrocamera, ma non dimentichiamo che anche questi sono optional.

Sul versante della tranquillità, oltre agli ormai normali aiuti elettronici per trazione, stabilità e quant'altro, si aggiunge un altro optional, quello della frenata Active City che aiuta ad evitare le collisioni nella guida urbana. Nondimeno, la frenata è già buona "di suo", con spazi accettabili pur senza stabilire record, e soprattutto



SEMPLICI DA USARE

Semplice ma efficace il climatizzatore bizona, che aiuta il confort alla pari del cambio automatico solitamente morbido.

senza scomporsi particolarmente nel trasferimento di carico al momento della "staccata". Così si accumulano 37,8 metri di spazio prima di arrestarsi dai 100 km/h, per esempio, mantenendo spazi sempre buoni anche all'aumentare della velocità.

NEMMENO sul fronte dei consumi di benzina si può restare

La tecnica

Nell'ultimo rilascio, a fianco dei precedenti tre cilindri aspirati da 68 cv (il "mille") e 82 cv (il "mille-e-due") della famiglia PureTech a benzina, è arrivata pure la versione turbocompressa da 110 cv che abbiamo provato. C'è anche una variante da 130 cv, destinata però alle Peugeot delle serie 2008, 3008 e 5008. Sempre equipaggiato del sistema Stop&Start per la riduzione di consumi ed emissioni quando si è fermi ai semafori, come dell'iniezione diretta a 200

bar di pressione e turbina ad alto rendimento, questo motore compatto può essere associato al cambio manuale a 5 rapporti (6 per il 130 cv) oppure a quello automatico EAT6 che, come lascia intuire anche la sigla, di rapporti ne ha 6. Per tali unità motrici si parla di consumi inferiori del 21% rispetto alla generazione precedente. Per il resto la nuova 208 non è cambiata sotto la carrozzeria modificata, con sospensioni McPherson e ad assale torcente.





delusi, sempre senza poter parlare di miracoli ma comunque con risultati soddisfacenti. A questo proposito, sarà pur vero che il cambio automatico permette di far lavorare il motore a regimi più consoni a quelli di minor spreco energetico - fattore giustamente enfatizzato dalle case che promuovono questa tipologia di trasmissione - ma

PERSONALITÀ SPINTA

L'utilizzo mirato di certi profili e dei colori ha dato maggior distinzione alla linea della 208.

è altrettanto vero che alla fine i maggiori attriti interni e peso (sarebbero una ventina di kg in più quelli determinati dal cambio EAT6, che sta per Efficient Automatic Transmission a 6 marce) "lavorano" in senso opposto. Qui siamo a 1168 kg effettivi sulla bilancia, quando l'adozione del propulsore a tre cilindri dovrebbe favorire

proprio sul piano ponderale. La stessa Peugeot dichiara un peggioramento di circa 0,2 litri ogni 100 km a sfavore dell'automatico. E così si arriva ad ottenere una percorrenza media di 16,7 km per litro, in cui svettano in positivo i quasi 23 km/litro fatti segnare a 90 orari costanti, quando nel misto extraurbano si scende a quasi 16.

Motore - Anteriore trasversale, tre cilindri in linea; alesaggio x corsa 75x90,5; cilindrata 1199 cm³; rapporto di compressione 10,5:1; potenza massima 110 cavalli (81 kW) a 5500 giri; coppia max 205 Nm (20,9 kgm) a 1500 giri; basamento e testata in lega leggera; distribuzione a doppio albero a camme in testa, quattro valvole per cilindro; alimentazione a iniezione diretta; turbocompressore con intercooler aria/aria.

Trasmissione - Trazione anteriore; convertitore idraulico; cambio automatico EAT6 a sei rapporti; controllo di trazione e stabilità.

Autotelai - Sospensioni anteriori a ruote indipendenti tipo McPherson, con

ammortizzatori idraulici, molle elicoidali, barra antirullo; sospensioni posteriori a ruote interconnesse e ponte torcente, con ammortizzatori idraulici, molle elicoidali; sterzo a cremagliera con servocomando eletromeccanico; impianto frenante a doppio circuito idraulico con servofreno e ABS; freni anteriori a disco autoventilanti (diametro 286 mm), posteriori a disco (diametro 249 mm); cerchi in lega 7x16 pollici; pneumatici Michelin Energy Saver 195/55 R16 84H.

Dimensioni e peso - Lunghezza 3973 millimetri; larghezza 1739 mm; altezza 1460 mm; passo 2538 mm; carreggiata anteriore 1467 mm; carreggiata posteriore 1467 mm; peso a secco 1165 kg; capacità serbatoio 50 litri; capacità bagagliaio 311/1152 litri.



VELOCITÀ MASSIMA

181,9 km/h

ACCELERAZIONE DA 0 A 100 KM/H

9"92

RIPRESA DA 80 A 120 KM/H IN D

7"52

RUMOROSITÀ INTERNA A 130 KM/H

**69,5/
72,9 db**

SPAZIO DI FRENTA A 100 KM/H

37,8 m

CONSUMO MEDIO RILEVATO

16,674 km/l

Velocità massima

181,9 km/h



Velocità	181,9 km/h (in V)
Al tachimetro	183
Dichiarata	194
Regime a 130 km/h:	2700 giri

Accelerazione da 0 a 100 km/h

9"92



Velocità km/h	Tempo	Distanza metri
0-60	3"83	33,34
0-80	5"80	68,60
0-100	9"92	167,27
0-100 dich.	9"80	-
0-120	14"03	293,36
0-140	19"78	501"75
0-160	29"25	898,98
0-180	-	-

Distanza metri	Tempo	Velocità d'uscita km/h
0-100	7"28	82,23
0-400	17"08	131,10
0-1000	31"51	162,60
0-1000 dich.	-	-

Pneumatici

**SULLA VETTURA
DI PROVA:**
Michelin Energy
195/55 R16 84H

Pressione gomme
2,2 bar ant.; 2,2 bar post.

Altre misure a libretto:
185/65 R15 84H
205/45 R17 87V

Condizioni nella prova

Temperatura: 16,6°C
Pressione: 1021 mb
Umidità relativa: 68,7%
Km vettura: 4527
Velocità vento: 0,1 m/s

Velocità max in ogni marcia

	Indicata km/h	Effettiva km/h	Regime giri/min.
I	49	47,1	3400
II	83	81,4	3900
III	114,5	117	4100
IV	164	161,7	4300
V	183	181,9	4900
VI	182	180,4	3800
VII	-	-	-

Limitatore a 5900 giri/min

I valori di regime sono riferiti al motore dopo il cambio di marcia. Quello della V. marcia indicano il numero massimo di giri raggiungibile con questi rapporti.

Ripresa da 40 km/h in D

Distanza metri	Tempo	Velocità uscita km/h
0-100	5"50	86,53
0-400	15"13	132,03
0-1000	29"60	161,58

Velocità km/h	Tempo	Distanza metri
40-60	1"97	27,12
40-80	4"46	75,8
40-100	7"60	154,63
40-120	11"85	285,09
40-140	17"89	504,45

Scarti di tachimetro

Velocità indicata km/h	Velocità Effettiva km/h
50	52
80	82,5
100	103
130	132
170	172
Scarto medio	2,3 %

Peso

Effettivo con pieno di carburante

1168 kg (dichiarato 1165kg)

Ripartizione dei pesi ant./post.

749,5/418,5 kg - 64,2/35,8%

Rapporto peso/potenza: **10,6 kg/cv**



Ripresa da 80 a 120 km/h in D

7"52

Velocità km/h	Tempo secondi	Distanza metri
80-100	3"32	82,91
80-120	7"52	211,63
80-140	13"72	436,60
80-160	24"07	871,15
80-180	-	-

Rumorosità interna a 130 km/h

69,5/72,9 db

Velocità effettiva km/h	Ant./Post. decibel	Velocità effettiva km/h	Ant./Post. decibel
50	57,2/60,5	160	74,5/76,2
80	62,0/65,1	180	77,0/78,7
100	64,6/68,1	Pavè 50	-
120	68,6/72,1	Velocità max	77,8/79,3
130	69,5/72,9	Al minimo	42,6/41,9
140	71,2/74,5	Max in accelerazione	70,0/70,1

Rilevamenti a velocità costante effettuati in VI.

Spazio di frenata a 100 km/h

37,8 m

Velocità effettiva km/h	Spazio di arresto metri	Tempo di arresto secondi
60	13,8	1"72
60 Asfalto/Pavè	-	-
100	37,8	2"75
120	53,9	3"25
140	71,6	3"72
160	95,4	4"27

Consumo medio rilevato

16,674 km/l

	Consumo effettivo km/litro	Consumo dichiarato km/litro	Autonomia effettiva km
Consumo medio*	16,674	22,2	834
Extraurbano	15,903	26,3	795
In città	13,964	17,5	698
130 km/h	13,974	-	699
90 km/h	22,854	-	1143
Al limite	7,458	-	373

*Media matematica calcolata sulla base dei cicli Extraurbano, Urbano, a 130 km/h e a 90 km/h

Capacità serbatoio: 50 litri

Autonomia con 50 euro**: 620 km

Autonomia media: 834 km

Costo pieno**: 67 euro

**Prezzo del carburante al 24/10/15: 1,345 euro

Ci piace

Proprio il nuovo tre cilindri turbo si fa ben volere con la sua buona coppia e la spinta progressiva.

Non ci piace

In base alla statura del guidatore, la strumentazione rialzata potrebbe risultare non del tutto visibile.

Piacere di guida

Questa 208 è una di quelle macchine che si fa apprezzare non tanto per qualcosa di superlativo, quanto per una mancanza: quella di problemi e di preoccupazioni particolari mentre sei alla guida. Non è un fattore sempre scontato...

La pagella

Posto di guida È uno degli aspetti controversi delle ultime Peugeot: c'è chi si trova benissimo e chi no. Da mettere a punto.

7,5

Plancia Detto del problema precedente, tuttavia la strumentazione alta è un punto a favore e il resto non è affatto di pulsanti.

8,5

Abitabilità Buona anche dietro, pur con qualche incongruenza: molto spazio per le gambe, meno ad altezza spalle.

8

Bagagliaio Accogliente già senza abbattere lo schienale, quando invece viene a perdere regolarità geometrica.

8

Visibilità Non si ha una buona percezione degli ingombri; aiutano molto i sensori di parcheggio e la retrocamera, però optional.

7,5

Climatizzazione Già automatico bizona sulla Allure, è abbastanza potente e gestibile; manca solo il tasto "mono".

8

Qualità Sulla nuova versione 2015 sono stati curati di più i rivestimenti interni, aumentando anche le possibilità di personalizzazione.

8,5

Hi-Tech Il display centrale gestisce in modo abbastanza intuitivo tutte le varie funzioni, anche quelle proprie del veicolo.

8,5

Dotazione C'è tutto quello che ci si può aspettare oggi, ma bisogna affidarsi all'allestimento "buono" e agli optional.

8

Prezzo Per la 208 con 110 cv e cambio automatico si parte con l'allestimento Allure, ma anche con un prezzo iniziale importante.

7,5

Motore Non fa assolutamente rimpiangere la (forse più presunta che altro) "nobiltà" del 4 cilindri; e non è nemmeno più rumoroso.

9

Accelerazione Molto buono lo scatto e non solo al cronometro; meglio però disinserire il sistema S&S partendo dagli stop.

8,5

Ripresa Oltre ai vantaggi del cambio automatico, che solo talvolta si vorrebbe più reattivo, il motore mostra una buona erogazione.

8,5

Velocità Adeguata alle caratteristiche tecniche e alla potenza disponibile; un po' troppo ottimistico però il valore dichiarato.

8

Consumo Alcuni fattori tecnici non imputabili al motore gli hanno impedito di mostrare tutte le qualità al riguardo, ma buoni valori.

8,5

Cambio Buona risposta da fermo, meno in certi e altre occasioni; ma resta comunque un cambio confortevole e rilassante.

8

Sterzo Si è cercata la leggerezza d'azionamento (trovata in pieno) a scapito però di un po' di precisione (anche per le sospensioni).

7,5

Frenata Buona senza essere esagerata: il comportamento non viene influenzato dai trasferimenti di carico o dalle asperità stradali.

8

Tenuta di strada Sottosterzante ma con un limite di tenuta laterale elevato, almeno finché non si fanno manovre brusche.

8,5

Stabilità Controlli pronti ma l'intervento non è così sensibile; comunque il retrotreno non si muove, il corpo macchina invece sì...

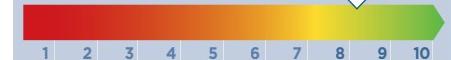
8

Confort Con tutti i limiti di una vettura di questa classe, il confort è perseguito su più piani e la rumorosità è più che accettabile.

8,5

Media

8,1



La Corea RIPARTE DA Tivoli

IL CROSSOVER È IL PRIMO NUOVO MODELLO
DOPO L'ACQUISIZIONE DI SSANGYONG DA
PARTE DELL'INDIANA MAHINDRA.
SU STRADA È PRATICO E MANEGGEVOLE



1.6 XDI 160 BE

Velocità massima: **174,6 Km/h**

0-100 Km/h: **11"13**

Consumo medio: **15,1 Km/litro**

4 cilindri, **1587 cm³**, **115** Cavalli, **300** Nm, **21.350** euro



Probabilmente, ai coreani, Tivoli sortisce lo stesso esotico effetto che sboccia in noi italiani quando sentiamo nominare, chissà, Bentley Azure o Ferrari California. Questo nome, Ssangyong, l'ha scelto infatti per sottolineare il filo conduttore che lega il suo nuovo crossover di segmento B, la Tivoli appunto, con la città laziale celebre in tutto il mondo per il suo stile e le sue bellezze.

E ci sta. Perché questo modello, per il marchio coreano, rappresenta il vero punto di svolta, non solo stilisticamente parlando se si pensa ad alcune perle non propriamente eccelse come la controversa monovolume Rodius di qualche anno fa.

Ma quella ormai è storia. E la Tivoli rappresenta il primo

La Tivoli parte da 15.950 euro, ma per la diesel top di gamma ne servono almeno 21.350

modello nato sotto una nuova luce, quella che si è accesa dopo le vicissitudini che hanno visto Ssangyong sfiorare la bancarotta (nel 2009), ma che ora paiono superate dopo la recente acquisizione del marchio da parte del colosso indiano Mahindra, che su questo progetto crede e ha investito 280 milioni di euro per renderlo realtà.

ECCOLA QUI, dunque, la nuova compatta su cui Ssangyong conta di rinascere. La definiscono un crossover, perché difatti le sembianze sono una riuscita miscellanea fra quelle classiche di una due volumi compatta a cinque porte (è lunga 4,2 metri e larga 1,8) e i tratti distintivi di un Suv, come l'assetto leggermente rialzato (167 mm l'altezza da terra) e le protezioni plastiche



SENZA MEZZE MISURE

La Tivoli monta ruote da 16" nei due allestimenti Start e Go, senza possibilità di scelta. Mentre la versione top BE salta direttamente ai 18 pollici.





su archi ruota e paraurti. E tutto sommato il risultato è accattivante, specie in questa versione top di gamma battezzata BE (al di sotto ci sono la GO e la base Start) che monta addirittura ruote da 18 pollici capaci di enfatizzarne l'aspetto.

TOLTA LA VERSIONE

d'accesso Start, proposta soltanto con il 1.6 a benzina da 128 cv a 15.950 euro, il resto della gamma permette di scegliere qualsiasi combinazione di motore e trasmissione senza troppi vincoli, come invece spesso accade. Sia il 1.6 a benzina — che è disponibile anche bi-fuel a GPL — sia il 1.6 turbodiesel 115 cv, nascono a trazione anteriore e con cambio manuale, ma a richiesta è possibile avere la trazione integrale e il cambio automatico

(1.800 euro ciascuno), tutti e due assieme oppure separatamente. Un po' meno flessibile, invece, la scelta degli optional. Perché a parte la doppia scelta di trasmissione, il navigatore e il metallizzato che possono essere acquistati singolarmente, tutto il resto è all'interno di pacchetti che peraltro sono riservati unicamente alla versione top di gamma BE. Risultano convenienti, certo, ma sono pur sempre un vincolo: della serie che se ti interessano i proiettori allo xeno, devi per forza sorbirti il tetto apribile e gli interni in pelle e spendere 1.900 euro. Comunque, per avere un'idea del posizionamento della Tivoli, la 1.6 turbodiesel in allestimento BE del nostro test, al netto degli optional costa 21.350 euro.

Una volta a bordo, la →

Prezzi e optional

Ssangyong Tivoli 1.6 Diesel BE

21.350 euro chiavi in mano

Garanzia: 5 anni/100.000 km sulla vettura e sulla verniciatura; 6 anni sulla corrosione passante.

Tassa di possesso "base": 219,30 euro

Intervallo di manutenzione: 30.000 km

Costo manodopera Ssangyong: 40 euro + Iva all'ora

Costo 4 pneumatici vettura provata: 600 euro (prezzo indicativo rilevato su Internet)

Dotazione di serie

- ABS, BAS, ESP, Hill Assist
- Airbag frontali, laterali, a tendina, per le ginocchia del guidatore
- Barre longitudinali sul tetto
- Cerchi in lega da 18"
- Climatizzatore automatico bizona
- Computer di bordo
- Fari fendinebbia
- Interni in tessuto Deluxe
- Luci diurne a Led
- Regolatore di velocità
- Retromarcia per visione posteriore
- Retrovisori esterni regolabili elettr. e riscaldabili
- Servosterzo Smart Steer con tre modalità
- Smart Audio System con display touch da 7", Mp3, Bluetooth, Aux-in, Usb, HDMI
- Vetri laterali e lunotto oscurati
- Volante in pelle multifunzione

Accessori a richiesta

Vernice metallizzata	€ 550
Navigatore touch screen da 7"	€ 750
Trazione integrale AWD	€ 1.800
Cambio automatico	€ 1.800
Visual Pack: tetto e spoiler neri con retrovisori in tinta, cerchi da 18" con taglio diamantato, retrovisori esterni ripiegabili elettricamente con indicatori di direzione integrati	€ 950
Cool Pack: Interni in pelle nera/beige, sedili anteriori riscaldabili, braccio posteriore, proiettori allo xeno, tetto apribile, smart key per accesso e avvio motore senza chiave	€ 1.900
Hot Pack: Interni in pelle rossa; plancia, volante e inserti portiere rossi, tappetini con cuciture rosse, luci ambiente, sedili riscaldabili, braccio posteriore, fari allo xeno, smart key, retrovisori ripiegabili elettricamente	€ 2.200
Visual Pack+Cool Pack	€ 2.350
Visual Pack+Hot Pack	€ 2.650

Prezzo della vettura della nostra prova con gli optional montati

€ 23.150





Schermo in bella mostra

L'allestimento BE adotta il display touch da 7" che fa anche da retrocamera posteriore

ECONOMIE BEN MASCHERATE

La plancia, dal disegno piuttosto gradevole, presenta materiali economici ma il colpo d'occhio non ne risente grazie ad assemblaggi piuttosto precisi. Numerosi i portaoggetti, alcuni provvisti anche di fondini di protezione. Sotto, il posto guida è aggiustabile in altezza e la postura è corretta, anche se il volante non è regolabile in profondità.



DIETRO È MOLTO VIVIBILE

La zona posteriore è soddisfacente: lo spazio gambe è ampio in relazione alle dimensioni esterne compatte e il tunnel centrale non ingombra l'eventuale terzo passeggero; nessun problema nemmeno in altezza. Assenti, però, le bocchette posteriori.



Impianto multimediale

L'allestimento BE monta di serie lo Smart Audio System, un impianto formato doppio DIN che integra uno schermo touch da 7 pollici. Serve per gestire le funzioni audio (ingressi Aux-In e Usb), video da sorgenti esterne (presa HDMI) e telefono, con funzione Bluetooth anche per lo streaming della propria musica. C'è anche la retrocamera per i parcheggi. A richiesta, per 750 euro, l'impianto è integrabile con navigatore TomTom.



REATTIVO MA POCO LOQUACE

Il display da 7 a sfioramento è reattivo al tocco e il passaggio fra una schermata e l'altra è rapido. Peccato che la lingua del sistema sia solo inglese o coreano...

Sistemi di assistenza

Sotto questo punto di vista la Tivoli è piuttosto scarna. Non dispone, nemmeno a pagamento, di alcun sistema di assistenza alla guida di ultima generazione.



Proiettori adattivi	No
Indicatore limiti velocità	No
Assistenze pre-crash	No
Regolatore velocità	No
Regolatore velocità radar adattivo	No
Parcheggio automatico	No
Avviso cambio di corsia	No
Sorveglianza angolo cieco	No
Rilevamento stanchezza guidatore	No
Night Vision	No
Sistema di frenata automatica	No
Rilevamento pedoni	No

SPECIFICHE

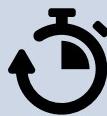
Modello	Smart Audio System 7" Touch
Prezzo	Di serie
Display	7" in plancia
Interfaccia	Display e tasti fisici
Ingressi	Aux-In, 1 Usb, 1 HDMI
Audio	MP3, 6 altoparlanti

CONNETTIVITÀ

Bluetooth	Telefono/Streaming audio
MirrorLink	No
Apple CarPlay	No
Android Auto	No
Internet	No
WiFi/Wlan	No
Radio	AM/FM
App	No

NAVIGAZIONE

Supporto mappe	-
Comandi vocali	-
Visualizzazione	-
Head Up display	-



Prova di connessione

Tempo abbinamento smartphone	32,0 secondi
Giudizio abbinamento smartphone	facile
Tempo riconnessione telefono	7,0 secondi
Tempo riconnessione navigazione	-



→ sensazione è quella di avere a che fare con un abitacolo accogliente: la posizione di guida è dominante, c'è ariaisità in ogni direzione e anche dietro si sta molto bene, sia con le gambe che con la testa. Anche il baule è piuttosto capiente (423 litri), ma non bisogna attendersi colpi di testa in fatto di praticità e finiture. Per arrivare al piano di carico occorre superare un battivaligia alto e pronunciato, i passaruota sono un po' ingombranti e quando gli schienali vengono reclinati (al 40/60) c'è un evidente scalino. I rivestimenti, poi, sono piuttosto economici. Come del resto le plastiche impiegate per la plancia. Ma nonostante ciò la Tivoli ha il pregio di non risultare una vettura povera al tatto o alla vista, perché gli assemblaggi sono invece ben curati e si apprezzano alcune attenzioni come ad esempio la presenza di fondelli nei portaoggetti del tunnel centrale.

SU STRADA la Tivoli infonde fiducia e si lascia condurre con piacere, almeno se non si hanno velleità sportiveggianti o da lunghi viaggi. Il 1.6 turbodiesel spinge bene, il cambio automatico assolve il suo dovere e l'assetto ha una tartura morbida che favorisce il confort, unitamente a una insonorizzazione più che discreta. Migliorabili invece lo sterzo elettrico, dal feeling non eccelso, e la frenata che risulta un po' lunga.



SPAZIOSO MA CON GRADINO ALTO
Il volume del baule è ottimo: da 423 a 1115 litri. La sfruttabilità un po' meno: c'è un evidente gradino tra battivaligia e piano di carico e i passaruota ingombrano un po'.



SI MUOVE BENE IN CITTÀ MA CONSUMA UN PO'

LA TIVOLI È AGILE, HA UN DIESEL CHE SPINGE BENE E UN BUON AUTOMATICO. MA LE PERCORRENZE URBANE NON SONO DA RECORD

C'è una curiosità, sulla Tivoli, che non avevamo mai riscontrato in nessun'altra vettura, fuoristrada puri a parte: all'interno del display digitale al centro della strumentazione è presente un indicatore dell'angolo di sterzata.

Che sugli off road, appunto, è utile per fornire un aiuto al guidatore durante i passaggi più impegnativi. Ma anche su un crossover da città può avere un senso per capire, ad esempio prima di uscire da un parcheggio a tutto gas e rovinare una fiancata, se le ruote sono dritte oppure no.

PARCHEGGI AL SICURO
Pur non avendo i sensori di parcheggio, la Tivoli si rifà con la retrocamera di manovra proposta di serie.

Sempre in tema sterzo, una delle primizie tecniche della Tivoli è l'adozione di un servocomando elettrico con tre differenti tarature, con il pulsante per sceglierle che è posizionato nella parte destra della console centrale. Mentre il tasto per "sfogliare" le tre modalità del cambio automatico (Power,



Eco e Winter) è curiosamente dalla parte opposta, alla sinistra del volante quando magari sarebbe stato opportuno raggruppare i tasti relativi alla dinamica di marcia. Ancora, il cambio automatico presenta una originale modalità manuale: una volta spostata la leva verso sinistra, per scalare o salire di rapporto bisogna agire su un piccolo switch sul pomello, una strana soluzione che all'atto pratico non è poi così male.

FATTA L'ABITUDINE a queste particolarità, sulla Tivoli ci si sente subito a proprio agio. La seduta è ergonomicamente corretta, anche in assenza della regolazione in profondità del piantone sterzo. La seduta è

MANUALE ORIGINALE

Il cambio automatico ha una curiosa modalità manuale: si agisce su un piccolo tasto sulla sinistra del pomello stesso.

abbastanza rialzata, ma questo purtroppo non evita che spariscia un angolo cieco nelle curve a sinistra per via dell'ingombro dello specchio retrovisore esterno. I limiti perimetrali della vettura sono comunque ben percepibili in manovra, dove viene in aiuto la retrocamera (mentre i sensori non ci sono nemmeno a pagamento) con le immagini proiettate sul display da 7", che da parte sua è posizionato piuttosto in alto per una ottimale leggibilità. La praticità arriva poi da una nutrita

presenza di vani portaoggetti, con quello davanti alla leva del cambio per le cose d'utilizzo più frequente (con rivestimento gommoso antigraffio), un doppio portalattine a centro tunnel (anch'esso munito di fondo) e un capiente e profondo vano sotto il bracciolo centrale, con rivestimento floccato per non creare, anche in questo caso, graffi e rumorosità in presenza di oggetti metallici. Sui pannelli porta, invece, ci stanno bottiglie da 1,5 litri. →

→ Una volta in moto, il "millesei" turbodiesel da 115 cv e 300 Nm gira rotondo e silenzioso. Queste caratteristiche permangono anche in movimento, con un'erogazione che si dimostra presente e vivace sin dai regimi più bassi (1500 giri e l'azione del turbo è già vigorosa) e resta tale fin verso i 3000 giri, dunque il range più utilizzato nella maggior parte delle situazioni di guida. È soltanto negli ultimi mille giri di rotazione, dai tre ai quattromila, che la rumorosità meccanica diventa invece ben più evidente e metallica, ma per fortuna si tratta di regimi che non vengono utilizzati frequentemente se non quando serve chiudere in fretta un sorpasso. In questo caso, la Tivoli si sposta piuttosto agevolmente (poco più di 11" sullo 0-100 e riprese più che decorose) ed

Nell'arco di giri utilizzato più di frequente, il 1.6 turbodiesel è rotondo e silenzioso e garantisce una buona spinta

è ben assecondata dal cambio automatico. Come accennato, si tratta di un sei rapporti con convertitore di coppia della giapponese Aisin, proposto a richiesta a 1.800 euro. Per fluidità e rapidità delle cambiate non è certo assimilabile a una trasmissione a doppia frizione, ma il suo lavoro lo fa bene grazie a un convertitore che non slitta troppo e a una buona risposta in base al programma di guida scelto, con la modalità Power che vede aumentare la rapidità e la incisività dei passaggi di marcia.

LO STERZO, invece, non è altrettanto sensibile ai tre programmi elettronici previsti. Fra Comfort, Normal e Sport

Scheda tecnica

La Tivoli nasce su una nuova piattaforma di Ssangyong, la prima dopo l'acquisizione del marchio coreano da parte del Gruppo indiano Mahindra. La sua scocca è realizzata al 70% in acciai altoresistenziali e presenta rinforzi stampati a caldo nei punti strategici per aumentare la sicurezza passiva.

La gamma propulsori prevede due nuove unità a 4 cilindri, entrambe di 1,6 litri di cilindrata: il benzina e-XGi160 da 128 cavalli, disponibile anche con doppia alimentazione GPL, e l'e-XDi160 a gasolio da 115 cavalli, con alimentazione common rail e

turbina a geometria variabile. Per entrambi i propulsori la trasmissione prevede il cambio meccanico a 6 rapporti, oppure a richiesta l'automatico con convertitore di coppia della giapponese Aisin.

Lo schema sospensivo prevede dei classici McPherson anteriore e barra di torsione posteriore. Ma nel caso si opti per la trazione integrale, il retrotreno diventa multilink. La AWD (che costa 1.800 euro) è a controllo elettronico e trasferisce la coppia alle ruote posteriori soltanto in caso di necessità, altrimenti si comporta come una anteriore.



Motore Anteriore trasversale, 4 cilindri in linea; alesaggio x corsa 76x88 mm; cilindrata 1597 cm³; rapporto di compressione 15,5:1; potenza max 115 cv (85 kW) a 3400-4000 giri; coppia max 30,6 kgm (300 Nm) a 1500-2500 giri; basamento e testata in alluminio; distribuzione a doppio albero a camme in testa, quattro valvole per cilindro; alimentazione a iniezione diretta common rail; sovralimentazione mediante turbocompressore a geometria variabile con intercooler.

Trasmissione Trazione anteriore; cambio automatico Aisin con convertitore di coppia a 6 rapporti; controllo di trazione e stabilità.

Autotelaio Sospensioni anteriori a ruote indipendenti tipo McPherson, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici, barra antirullo; sospensioni posteriori a ruote indipendenti con barra di torsione, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici; barra antirullo; sterzo a cremagliera con servoassistenza elettrica; impianto frenante a doppio circuito idraulico con servofreno, ABS, BAS e EBD; freni anteriori a disco autoventilanti, posteriori a disco; cerchi in lega 7,5x18"; pneumatici 215/45 R 18.

Dimensioni e peso Lunghezza 4202 mm; larghezza 1798 mm; altezza 1600 mm; passo 2600 mm; carreggiata anteriore 1555 mm; carreggiata posteriore 1555 mm; peso a vuoto 1390 kg; capacità serbatoio 47 litri; capacità bagagliaio 423/1115 litri.



FRENATA UN PO' LUNGA

Nelle prove di frenata la Tivoli ha registrato 38,7 metri da 100 orari e 102,1 m da 160 km/h, che sono valori solo discreti.



si avverte senza dubbio una piccola variazione di carico sullo sterzo, ma in ogni caso la scarsa progressività del comando e una certa avarizia di informazioni verso le mani di chi guida permangono sempre. C'è di buono, però, che il settaggio Comfort rende il comando molto leggero e ciò, assieme a un buon diametro di volta, diventa un toccasana per la maneggevolezza in città.

L'AGILITÀ DELLA TIVOLI

prosegue anche lungo le curve di una strada di montagna, a patto però di non esagerare e non pretendere di avere fra le mani uno strumento da godimento assoluto. Il baricentro

alto e la taratura morbida delle sospensioni fanno affiorare abbastanza in fretta un certo rollio e i limiti di tenuta laterale non sono elevatissimi, per via di un sottosterzo abbastanza marcato anche in presenza delle generose ruote da 18". C'è di buono che il confort è quindi favorito, con uno smorzamento da parte delle sospensioni che



INFO TUTTE CHIARE

La strumentazione ha una grafica chiara e ben leggibile. Anche il display digitale è di immediata consultazione, sebbene i caratteri siano un po' piccoli.

risulta quasi sempre efficace (ma le botte più secche vengono assorbite poco, complici anche pneumatici con spalla da 45) e da un'insonorizzazione curata, come dimostrato dai 71,6 decibel a 130 orari registrati.

INFINE, uno sguardo ai consumi. Mediamente abbiamo registrato una percorrenza media di 15 km con un litro di gasolio, un valore discreto. Ma in città, ad esempio, si scende a 13 km/litro quando rivali dirette con potenze similari, quali la Peugeot 2008 1.6 e-HDi o la Renault Captur 1.5 dCi, arrivano a coprire ben 19 km/litro. E qui, l'utilità del sistema start/stop di cui la Tivoli è sprovvista, si avverte tutta...

VELOCITÀ MASSIMA

174,6 km/h

ACCELERAZIONE DA 0 A 100 KM/H

11"13

RIPRESA DA 80 A 120 KM/H IN D

9"81

RUMOROSITÀ

INTERNA A 130 KM/H

**71,6/
72,5 db**

SPAZIO DI FRENTA A 100 KM/H

38,7 m

CONSUMO MEDIO RILEVATO

15,080 km/l

Velocità massima

174,6 km/h



Velocità	174,6 km/h (in V)
Al tachimetro	176
Dichiarata	175
Regime a 130 km/h:	2300 giri

Accelerazione da 0 a 100 km/h

11"13



Velocità km/h	Tempo	Distanza metri
0-60	4"41	43,35
0-80	7"18	96,95
0-100	11"13	196,28
O-100 dich.	-	-
0-120	16"48	360,44
0-140	25"19	676,92
0-160	-	-
0-180	-	-

Distanza metri	Tempo	Velocità d'uscita km/h
0-100	7"32	81,03
0-400	17"64	123,29
0-1000	33"14	151,32
O-1000 dich.	-	-

Pneumatici

SULLA VETTURA
DI PROVA:
Kumho Solus XC
215/45 R18 89V

Pressione gomme
2,3 bar ant. 2,3 post

Altre misure a libretto:
205/60 R16 92H

Condizioni nella prova

Temperatura: 9°C
Pressione: 1013 mb
Umidità relativa: 41%
Km vettura: 2789
Velocità vento: 0,5m/s

Velocità max in ogni marcia

	Indicata km/h	Effettiva km/h	Regime giri/min.
I	40	38,6	2400
II	66	63,9	2600
III	104	97,4	2900
IV	135	130,4	3800
V	181	174,6	4000
VI	176	170,0	3100

Limitatore a 4000 giri/min

I valori di regime sono riferiti al motore dopo il cambio di marcia. Quello della VI marcia indica il numero massimo di giri raggiungibile con questi rapporti.

Ripresa da 40 km/h in D

Distanza metri	Tempo	Velocità uscita km/h
0-100	5"74	83,41
0-400	15"90	124,06
0-1000	31"37	150,92

Velocità km/h	Tempo	Distanza metri
40-60	2"16	29"04
40-80	5"09	85,29
40-100	9"08	185,48
40-120	14"39	348,66
40-140	23"20	668,85

Scarti di tachimetro

Velocità indicata km/h	Velocità Effettiva km/h
50	52,5
80	83,6
100	104,5
130	135,4
170	176,6
Scarto medio	4,5 %

Peso

Effettivo con pieno di carburante
1378,5 kg (dichiarato 1390 kg)
Ripartizione dei pesi ant./post.
899/479,5 kg - 65,2/34,8%

Rapporto peso/potenza: **12,1 kg/cv**



Ripresa da 80 a 120 km/h in D

9"81

Velocità km/h	Tempo secondi	Distanza metri
80-100	4"40	109,09
80-120	9"81	275,46
80-140	18'68	597,55
80-160	-	-
80-180	-	-

Rumorosità interna a 130 km/h

71,6/72,5 db

Velocità effettiva km/h	Ant./Post. decibel	Velocità effettiva km/h	Ant./Post. decibel
50	59,3/62,1	160	74,5/76,5
80	63,5/65,1	180	-
100	66,9/67,7	Pavè 50	-
120	69,2/70,9	Velocità max	78,0/79,1
130	71,6/72,5	Al minimo	53,1/54,5
140	73,2/74,3	Max in accelerazione	73,1/74,2

Rilevamenti a velocità costante effettuati in VI.

Spazio di frenata a 100 km/h

38,7 m

Velocità effettiva km/h	Spazio di arresto metri	Tempo di arresto secondi
60	13,5	1"68
60 Asfalto/Pavè	-	-
100	38,7	2"82
120	56,1	3"40
140	76,0	3"95
160	102,1	4"52

Consumo medio rilevato

15,080 km/l

	Consumo effettivo km/litro	Consumo dichiarato km/litro	Autonomia effettiva km
Consumo medio*	15,080	18,2	709
Extraurbano	15,212	22,2	715
In città	13,017	13,5	612
130 km/h	13,015	-	612
90 km/h	19,077	-	897
Al limite	5,101	-	240

*Media matematica calcolata sulla base dei cicli Extraurbano, Urbano, a 130 km/h e a 90 km/h

Capacità serbatoio: 47 litri
Autonomia media: 709 kmAutonomia con 50 euro**: 521 km
Costo pieno**: 68 euro

**Prezzo del carburante al 27/11/15 1,448 euro

Ci piace

Abitabilità più che buona, specie nella zona posteriore. Possibilità di avere il cambio automatico e la 4x4.

Non ci piace

Lo sterzo è poco progressivo e un po' vago. La frenata è migliorabile. Finiture baule approssimative.

Piacere di guida

Di piacere inteso come divorcare curve e godere della guida nel senso più puro del termine, qui non se ne parla. Se invece si è alla ricerca di un mezzo pratico e maneggevole da usare in città, spazioso e originale, allora la missione è compiuta.

La pagella

Posto di guida Sebbene il volante sia regolabile solo in altezza, la postura risulta corretta. È piuttosto rialzata e dominante. **8****Plancia** Il disegno è abbastanza accattivante ed è assemblata bene. Ma i materiali sono economici e alcuni tasti sono poco visibili. **7,5****Abitabilità** Più che buona, sia in larghezza sia in altezza, e anche nella zona posteriore. Il centrale è sistemabile senza troppi sacrifici. **8,5****Bagagliaio** A volumetria ci siamo, ma per finiture, attrezzatura e regolarità delle forme del vano stesso lascia un po' a desiderare. **7,5****Visibilità** Fatto salvo l'angolo cieco a sinistra, nessun problema. C'è anche la retrocamera, mentre gli xeno sono in un costoso pack. **8****Climatizzazione** È di serie un bizona automatico, facile da gestire e piuttosto efficiente. Niente bocchette posteriori, però. **8****Qualità** Plastiche e tessuti sono molto economici, anche se vengono valorizzati abbastanza bene. Buoni gli assemblaggi. **7****Hi-Tech** C'è un impianto con schermo touch (che parla solo inglese o coreano...) dalle funzionalità base. Navigatore a richiesta. **6****Dotazione** L'allestimento BE offre tutto il necessario, peccato solo per i vincoli imposti dai pacchetti sui singoli accessori. **8****Prezzo** Inferiore, ma di poco, a quello di rivali come 2008 o Capture. Può essere interessante per la 4x4 che le altre non hanno. **7,5****Motore** Il "millesi" diesel spinge piuttosto bene ai regimi più utilizzati, cioè i mediobassi. Silenzioso al minimo, rumoroso agli alti. **7,5****Accelerazione** Circa 11 secondi sullo 0-100, non certo un missile ma quel che basta per muoversi abbastanza agevolmente. **7,5****Ripresa** Considerato il cambio automatico, i rilanci sono adeguati ma non particolarmente fulminei. **7,5****Velocità** Mantiene la promessa con una punta prossima ai 175 orari effettivi. C'è però chi fa meglio fra le dirette rivali. **7,5****Consumo** Più assetato di propulsori di simile cilindrata installati su rivali come 2008 o Capture, specie in città e in autostrada. **7****Cambio** L'automatico con convertitore dell'Aisin non è rapido e diretto quanto un doppia frizione ma assolve bene il suo dovere. **8****Sterzo** Pur se provvisto di tre modalità d'assistenza, il comando resta sempre poco progressivo e dal feeling modesto. **6,5****Frenata** Gli spazi d'arresto non sono particolarmente contenuti, almeno dalle andature più elevate, e la coda si alleggerisce un po'. **7,5****Tenuta di strada** Impostazione turistica, con rollio e sottosterzo abbastanza pronunciati. I limiti non sono elevatissimi. **7,5****Stabilità** Le reazioni in caso di scarti improvvisi sono omogenee e progressive, ben gestite dal controllo di stabilità. **8,5****Confort** L'assorbimento è abbastanza efficace e anche la silenziosità, alle andature autostradali, è di buon livello. **8****Media****7,5**

È IN EDICOLA UN NUMERO

F1

LE INTERVISTE LEGGENDARIE

CAMPIO PER SEMPRE

UN'ALTRA ANTOLOGIA DA CORSA IMPERDIBILE.
L'OCCASIONE PER RILEGGERE ATTRAVERSO LE PAGINE
DI AUTOSPRINT 17 INTERVISTE AI PIÙ GRANDI CAMPIONI
DEL MONDO DI F.1 CHE ANALIZZANO LA PROPRIA STORIA



FANGIO BRABHAM GRAHAM HILL DAMON HILL STEWART RINDT
FITTIPALDI LAUDA ALBORETO MANSELL HUNT ANDRETTI
PIQUET MANSELL ROSBERG PROST SENNA HAKKINEN RAIKKONEN

DA COLLEZIONE DI

AUTO SPRI NT

NI
RE

NUMERO DA COLLEZIONE

AUTO SPRI NT

n. 51-52

4 Euro

Emerson Fittipaldi

Alain Prost

Nigel Mansell

Ayrton Senna

Graham Hill

Mario Andretti

Jackie Stewart

James Hunt

CAMPIONI PER SEMPRE

I rientro della leggenda per una volta di Chapman

Chapman in hotel e soprattutto in America è ancora in caccia. Si sente più la Lotus non ne è il suo è qualificata. Lo sono a questo punto, parliamo di lui e gli dice che: "Voglio che tu adesso ho una auto un po' londinese. Ehi! Stai qui un po' più a lungo, perché la F1 lascia le marce e le si può usare come uno virante". O il resto sarà sul treno, Clark e Prost, ci sono.

Colin sempre con quel tono particolare psichico rapporto con i meccanici. Tex capace di accorgersi appena vedeva macchine, mi dava una sorta di parafisica. Agosto 1970, era la vittoria in Sapporo. Il risultato aveva la posta ottenuta due terzi podio. Eravamo in crescita, una scintilla e la scommessa tecnica. Chapman si commise di fiducia per rassegnare e mi chiese come vedere l'insorgenza della March nel 1970, con le fiancate al profilo di una Z. La battaglia

"ATTENZIONE LA LOTUS 78 AVEVA I SUOI BUONI DIFETTI. UNA VOLTA A META' GARA IL FRENO POSTERIORE DIVENTAVANO DEL TUTTO INASSETTANTI"

ATTENZIONE LA LOTUS 78 AVEVA I SUOI BUONI DIFETTI. UNA VOLTA A META' GARA IL FRENO POSTERIORE DIVENTAVANO DEL TUTTO INASSETTANTI

63

60

CAMPIONI DEL MONDO / 1980
JOAN MANUEL PASCIO

I MIEI PRIMI OTTANT'ANNI

60 anni di storia dell'automobile e del cinema. Oggi come negli anni '50

60 anni di storia dell'automobile e del cinema. Oggi come negli anni '50



CAMPIONI DEL MONDO / 1980
JOAN MANUEL PASCIO

I MIEI PRIMI OTTANT'ANNI

60 anni di storia dell'automobile e del cinema. Oggi come negli anni '50

60 anni di storia dell'automobile e del cinema. Oggi come negli anni '50



PIEGALA SENZA PAURA.

MOTO SPRINT

CONTI EDITORE DIVISIONE AUTOMOTIVE.
DOVE CORRONO LE EMOZIONI.

• LO SPORT

News, commenti, interviste
e le foto più belle dai campionati mondiali delle
diverse specialità: MotoGP, Superbike, off road

• IL PRODOTTO

Le prove su strada, le anteprime,
l'abbigliamento e gli accessori, tutte le notizie
di attualità, la posta tecnica

• LE RUBRICHE

Finestre sul mondo del motociclismo, in Italia
e dall'estero, con i maggiori esperti del settore

• UN FILO DIRETTO

Seguiteci ogni giorno su www.motosprint.it



Scarica l'edizione digitale su



www.motosprint.it

SI HA PIADE

ANNIVERSARI IMPORTANTI DA VIVERE ALL'INSEGNA DEL VOLERSI DISTINGUERE. CON GRANDE ATTENZIONE ALLO STILE ANCHE IN VIAGGIO, GRAZIE A DETTAGLI UNICI E PERSONALIZZABILI

DI MARZIA CICCOLA

COMPLEANNO STILE PIQUADRO

LA BMW SERIE 3 FESTEGGIA I SUOI 40 ANNI CON UN ESCLUSIVO SET DA VIAGGIO IN COLLABORAZIONE CON PIQUADRO. UN'EDIZIONE LIMITATA A 100 ESEMPLARI PERSONALIZZABILE, IN ESCLUSIVA PER IL MERCATO ITALIANO



1



2



3

Ogni BMW Serie 3 è equipaggiata con un set da viaggio dedicato con logo celebrativo e numero dell'esemplare di automobile a cui si accompagna. 1 Trolley - Elegante e raffinata la variante colore, blu con inserti in cuoio. 2 Zaino - Su richiesta può essere customizzato grazie al servizio di personalizzazione Unica di Piquadro. 3 Trolley - Dotato di rotelle, per il massimo della comodità e praticità.

www.piquadro.com - www.bmwgroup.com

L'ORA DEI PILOTI

RIEVOCANO ESEMPLARI, PILOTI, AUTO D'ANTAN. E NASCONDONO MECCANICHE E MATERIALI ATTUALISSIMI DIETRO UN'ESTETICA ELEGANTE. PER AUTENTICI GENTLEMEN DRIVERS



1

Frédérique Constant Vintage Rally Healey Chronograph Automatic

Un cronografo sport-chic, che rende omaggio alla blasonata Austin Healey - come si evince dal logo al 6. La cassa (42 mm) in acciaio ospita un movimento automatico; sul quadrante guilloché spiccano i profili dei contatori chrono nel colore di certe auto storiche. In 2.888 esemplari. **2.850 euro**

DI DANIELA FAGNOLA



2

Paul Picot Gentleman Minoia 2

È dedicato a Nando Minoia, pioniere dell'automobilismo agonistico e vincitore nel 1927 della prima Mille Miglia. Cassa (42 mm) in acciaio Pvd nero e movimento automatico di provata affidabilità, ha i grandi contatori ispirati alla strumentazione dei cruscotti d'epoca. In 100 esemplari.

3.330 euro

3

Tissot PRS 516 Automatic Chronograph

Si rifà a un modello del 1965 ma lo reinterpreta in chiave contemporanea. La cassa (45 mm) in acciaio ha la lunetta annerita dal trattamento Pvd, il movimento automatico, con il rotore a forma di volante, è dotato di 60 ore di autonomia, il quadrante è decorato a Côtes de Genève.

1.945 euro

{FRAGRANZE} MASCHILI}

Audaci e intensi, virili ma sofisticati. I profumi denotano la personalità dell'uomo che li indossa, stupendo con accordi inediti oppure restando fedeli alla tradizione, ma sempre con un tocco di stile contemporaneo. Che si tratti di collezioni limitate o nomi che evocano passioni mai spente.

Balmain Homme
eau de toilette,
100 ml 80 euro



**Zegna
Mediterranean
Neroli**
collezione Essenze
125 ml 210 euro



Ferrari Man in Red
eau de toilette,
100 ml 70 euro



**Franck Boclet
fragrance collection**
Tobacco Eau de parfum,
100 ml 115 euro



www.balmain.com - www.zegna.com - www.ferrari.com - www.francesfranckboclet.com

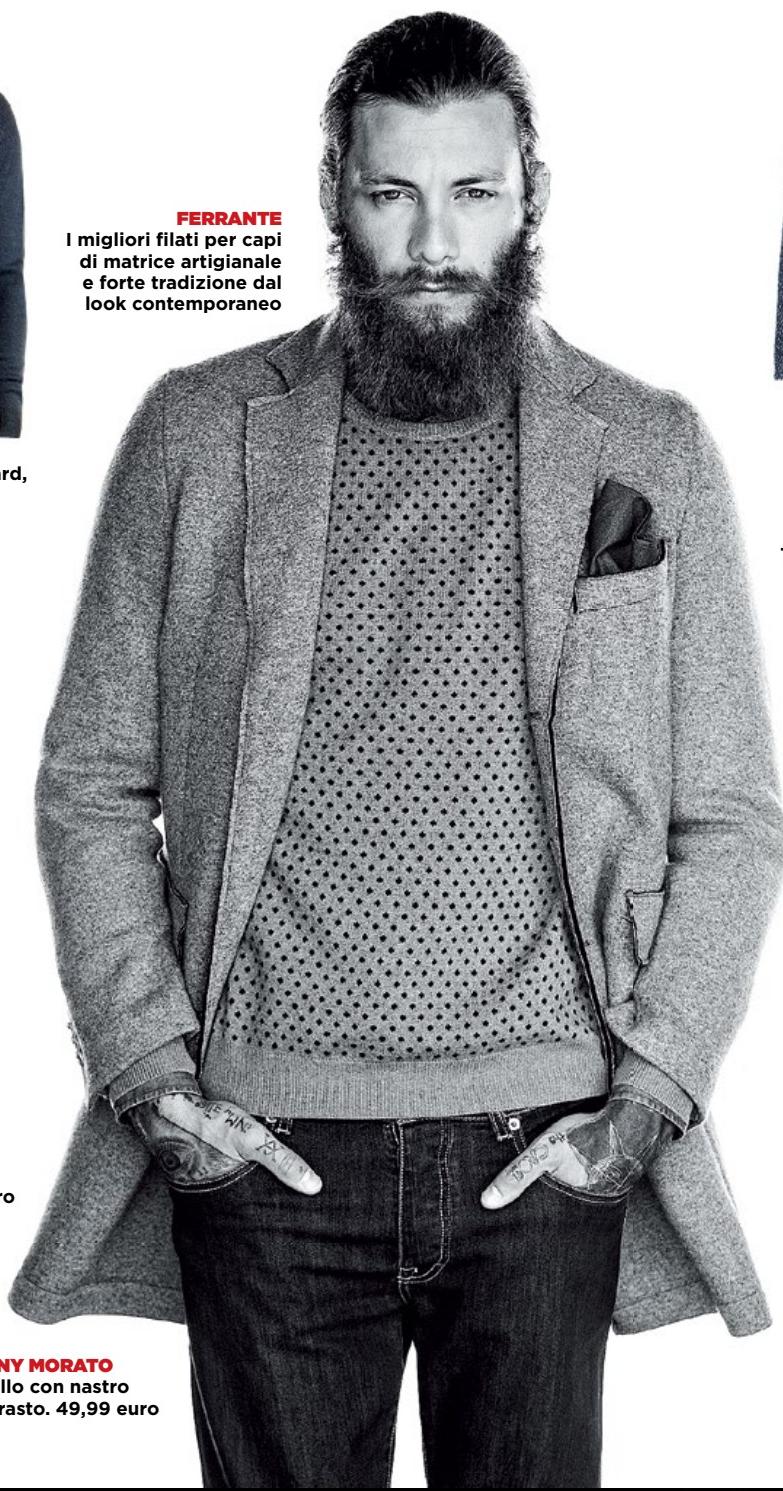
CLASSE DISINVOLTA

LA CLASSICITA' E IL RIGORE PERDONO OGNI COSTRIZIONE E COMPONGONO UN'ELEGANZA MISURATA MA DALL'ATTITUDINE CONTEMPORANEA. PER VERI GENTLEMAN MODERNI



ANTONY MORATO
Pull girocollo in lana jacquard,
79,90 euro

FERRANTE
I migliori filati per capi
di matrice artigianale
e forte tradizione dal
look contemporaneo



TRUSSARDI JEANS
Cinquesche in denim scuro
slimfit, 120 euro



TAGLIATORE
Taglio classico per il cappotto
a tre bottoni in lana fantasia,
prezzo su richiesta



FRATELLI ROSSETTI
Stivaletto in cuoio
tinto in capo,
prezzo su richiesta



BOGGI MILANO
Taglio classico per la
camicia in denim lavato,
69 euro



ANTONY MORATO
Cappello con nastro
a contrasto. 49,99 euro



CONTI EDITORE DIVISIONE SPORT.
PER CHI HA UN CUORE SPORTIVO.



**GUERIN SPORTIVO:
UN MONDO DI CALCIO TI ASPETTA
OGNI MESE IN EDICOLA.**



AUTOREVOLEZZA, TRADIZIONE, DIVERTIMENTO

Il più antico periodico sportivo del mondo
è anche il più giovane di testa.
Inchieste scottanti, interviste esclusive, calcio nazionale
e internazionale. Tutto raccontato dalle migliori firme
del Paese. Con noi scopri la verità.

Scarica l'edizione digitale su

Scarica su
App Store

Disponibile su
Google play

www.guerinsportivo.it

ARDA DI SERVIZIO

L'inchiesta di Auto / Pneumatici / Tuning Parade / Guida all'acquisto delle auto usate



L'inchiesta

Lo sapevate che il passaggio di proprietà che si paga per un'automobile in Italia è il più caro d'Europa?



Pneumatici

Ultimi modelli e curiosità da parte di tre Case: Michelin, Bridgestone e General Tire.



Tuning

Le singolari proposte di ABT Brabus, Garage Italia, Novitec, Gemballa e Simoni Racing.



GUIDA ALL'ACQUISTO



MERCEDES E:
LE MIGLIORI
OFFERTE
SUL MERCATO

Il furto dell'IPT

Passaggi di proprietà d'oro

L'IMPOSTA PROVINCIALE DI TRASCRIZIONE, MOLTO ELEVATA IN ITALIA RISPETTO AD ALTRE NAZIONI, CONTINUA A MARTORIARE I POVERI AUTOMOBILISTI

Fra i vari record italiani nel campo della burocrazia che stritola il mondo dell'automobile, il passaggio di proprietà merita sicuramente un posto d'onore. Una procedura molto salata, che non trova riscontro nelle altre nazioni europee, ma che da noi resiste imperterrita a tutte le stagioni

politiche. Infatti la componente più alta di questa spesa è la c.d. IPT, l'imposta provinciale di trascrizione che, come dice la parola stessa, va alle Province in misura variabile a seconda di quanto hanno stabilito questi enti ormai in declino.

E COSÌ SI VA dal + 30% di maggiorazione, pari a 4,56 euro per

ogni Kilowatt di potenza del motore chiesta dalla stragrande maggioranza delle Province, sino ai 4,39 euro di poche altre, per finire allo scaglione minore, che non aumenta la tariffa-base dei 3,51 €/kW, delle virtuose Aosta, Bolzano, Trento e Prato.

Ma le Province non stavano per essere abolite? Niente affatto: con la riforma "Del Rio" sono stati ridotti al minimo gli organi politici delle Province stesse, ma sopravvive beatamente tutto l'apparato composto da dirigenti, funzionari e dipendenti vari. Intendiamoci, forse è anche un bene, visto che ancora non si è deciso a chi dovranno passare i loro principali compiti,

PROVINCIA CHE VAI, IPT CHE TROVI

IN ITALIA GLI IMPORTI DELLE TARFFE DELL'IPT (IMPOSTA PROVINCIALE DI TRASCRIZIONE) VENGONO STABILITE DALLE PROVINCE E VANNO DA UN MINIMO DI 151 EURO (PER MOTORI FINO A 53 KW). RESTANO TALI (A 3,51 €/KW) SOLO NELLE PROVINCE DI AOSTA, BOLZANO, TRENTO E PRATO.

AUMENTO
DEL
10%
3,86 €/KW
MATERA

AUMENTO
DEL
15%
4,04 €/KW
RAGUSA

AUMENTO
DEL
20%
4,21 €/KW
AVELLINO,
AREZZO, LATINA,
E ALTRI

AUMENTO
DEL
25%
4,39 €/KW
CROTONE,
FERRARA E
SONDRIO

AUMENTO
DEL
30%
4,56 €/KW
MAGGIOR PARTE
DELLE PROVINCE

SPESE PER IL PASSAGGIO DI PROPRIETÀ

ESEMPIO: 85 KW (RENAULT MEGANE 1.2 - 116 CV) A ROMA

Emolumenti PRA	€ 27,00	IPT per 85 kW	€ 270,42
Imposta di bollo per trascrizione PRA	€ 32,00	Maggiorazione 30% Provincia di Roma	€ 81,12
Diritti Motorizzazione	€ 9,00	Totale IPT	€ 351,54
Bollo aggiornamento carta circolazione	€ 16,00	Autentica della firma sull'atto di vendita	€ 16,52
Costo bollettini postali	€ 3,56		
COSTI FISSI	€ 87,56	TOTALE COSTO	€ 455,62



come la manutenzione delle strade e delle scuole, ma per cancellare definitivamente le Province occorre cambiare la Costituzione e questa riforma è ferma al Senato, che anch'esso sta per essere ampiamente modificato. Però nel frattempo si sarebbe potuta eliminare o quanto meno dimezzare l'odiosa IPT!

IL PROBLEMA poi si riversa tutto sul mercato dell'usato, che seppure in leggero aumento nel 2015 (+ 6,4% di passaggi di proprietà, rispetto alle 186 vetture d'occasione acquistate per ogni 100 nuove del 2014), potrebbe essere molto migliore, rimettendo in strada auto ferme nei saloni, creando lavoro in più per meccanici, gommisti, distributori di carburante e via dicendo, con un non trascurabile contributo all'economia generale. E mentre in tanti Paesi europei questa imposta è di pochi euro (in Germania il passaggio di proprietà costa € 43,30 indipendentemente dai

kW della macchina, analogamente in Spagna e Francia, mentre in Inghilterra non esiste) da noi si continua a succhiare sangue: ad esempio a Roma, per una vettura fino a 53 kW si spendono € 268,24 che diventano 442,06 per 77 kW, sino ad arrivare agli oltre 900 euro per una berlina con motore di 3.0 litri vecchia di una dozzina d'anni ma che potrebbe ancora circolare tranquillamente, magari con l'impianto a gas. In questo caso l'imposta, inalterata rispetto a quella della vettura nuova (!) supera il valore della macchina stessa, che così sarà condannata a morire sui prati degli sfasciacarrozze. E, si badi bene, queste cifre valgono nel caso che uno si faccia le pratiche da solo, altrimenti qualunque Agenzia si prende almeno 120 € per il servizio.

MA SIAMO nel 2015 e per l'automobilista che deve sempre e solo pagare, non cambia mai nulla. Chi deve fare un passaggio di proprietà

continua a pagare l'IPT, rimpolpando le casse provinciali. Un appello al Governo dei "cambiamenti": almeno le cambi nome e la chiami IET: Imposta Eterna di Trascrizione, e vivremo felici e... rassegnati.

CrossClimate estate-inverno

IL PNEUMATICO MICHELIN VINCE L'AWARDS PER INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

Nell'ambito degli Awards della Gomma istituiti da Assogomma in occasione del suo 70° anniversario, Michelin ha ricevuto il premio per l'Innovazione Tecnologica nella categoria pneumatici. In particolare Michelin è stata premiata per la nuova gamma di pneumatici "CrossClimate", il primo prodotto sia estivo che invernale, con grading A per aderenza su bagnato che è riuscito ad ottenere anche l'omologazione per condizioni invernali severe, superando gli specifici test omologativi. Il merito di questi risultati, secondo la stessa Michelin, va attribuito ad un mix di tre nuove tecnologie applicate all'architettura, ai materiali ed alla struttura del pneumatico, in cui è stato introdotto il concetto dei tasselli tridimensionali autobloccanti. Jérôme Laurent, Direttore Commerciale Michelin Italiana, ha ricevuto il premio dal Professor Mauro Velardocchia del Politecnico di Milano.

L'Award per l'Innovazione Tecnologica è stato infatti conferito da una giuria esterna composta da specialisti del settore in ambito universitario, giornalistico e istituzionale. Sempre secondo la Michelin, CrossClimate, che non deve

essere chiamato come fa la concorrenza "AllSeason", offre una sicurezza ottimale in qualsiasi condizione meteorologica e in ogni momento dell'anno, perché combina appunto i vantaggi degli pneumatici estivi a quelli degli pneumatici invernali, tanto da offrire spazi ridotti di frenata ("A") su suolo asciutto e sul bagnato nell'ambito dell'etichettatura europea, la classificazione massima che viene attribuita ad uno pneumatico estivo in questa categoria. Oltre a avere la certificazione invernale 3PMSF, cioè il simbolo con una montagna a 3 cime e un fiocco di neve applicato sul fianco dello pneumatico.



Certificato 3PMSF II
Michelin CrossClimate è certificato con il simbolino della montagna a 3 cime completa di fiocco innevato.



È ONLINE IL NUOVO SITO DELLA CONTINENTAL

Continental presenta una versione rinnovata del sito web della divisione pneumatici, con una progettazione più intuitiva e funzionale. Il progetto ha un taglio e creazione internazionale e coinvolge le divisioni Tires di Europa, Asia e America. Il pubblico utilizza il web per informarsi prima dell'acquisto di pneumatici e il nuovo sito è stato concepito per offrire un accesso più rapido alle informazioni ed aiuta gli utenti nella loro ricerca, consentendo di individuare, tra tutti gli pneumatici a disposizione, quelli più idonei per le loro

esigenze. Proprio il motore di ricerca interno è fra le "key-feature del sito", progettato peraltro non solo per le esigenze del pubblico ma anche per quelle di partner e giornalisti. Da adesso il download di schede tecniche, immagini e video è stato migliorato e la navigazione è ottimizzata anche per smartphone e tablet. Questi i link ai siti specifici: www.continental-pneumatici.it/auto www.continental-pneumatici.it/truck-autobus. www.continental-pneumatici.it/industria-agro.



LA GAMMA COMPLETA DI "INVERNALI" GENERAL TIRE SODDISFA TUTTI

Negli ultimi anni General Tire ha ampliato la gamma di pneumatici invernali per auto e Suv. La gamma attuale, offre cinque modelli, due dei quali chiodabili, per paesi nordici, ed uno a mescola morbida, sviluppato anche per paesi nordici. I nuovi pneumatici invernali General Tire M+S e Snowflake® propongono lo Snow Grabber, pneumatico (eventualmente chiodabile) per Suv per guida su neve, strade ghiacciate e durante l'off-road leggero. È prodotto per cerchi da 15 a 19 pollici, con ampiezza da 205 a 255 millimetri e serie da 70 a 50 ed è omologato per velocità fino a 240 Km/h. Altimax Winter Plus è invece la proposta General Tire per auto compatte di fascia media. Le lamelle a 'zig-zag' inserite nei tasselli compongono una serie di spigoli con ampie scanalature. Sono disponibili in 24 misure, per cerchi da 13 a 17 pollici con ampiezza da 155 a 255 millimetri e serie da 80 a 45. Sono anch'essi omologati per velocità fino a 240 km/h.



LA GIAPPONESE BRIDGESTONE SCEGLIE UN ITALIANO PER L'EUROPA



Bridgestone Europe, nell'ottica di rinforzare sempre di più quella che si può definire la "Governance Aziendale", o la cultura d'impresa internazionale, ha annunciato un nuovo ingresso ai vertici della Region South e riguarda un italiano. Infatti dallo scorso mese di novembre Stefano Parisi entra a far parte di Bridgestone Europe South Region in qualità di Managing Director con la direzione di ben 14 Paesi, tra i quali l'Italia con i suoi 200 dipendenti. Dopo la Laurea in Economia Aziendale presso l'Università Bocconi, Parisi ha maturato 17 anni di esperienza nel settore dei pneumatici, ricoprendo diversi ruoli di crescente responsabilità nelle vendite, nel marketing e nella direzione di divisioni commerciali. Una carriera in crescendo all'interno di un vero e proprio colosso internazionale come la Bridgestone.

La California T di Novitec Rosso

**LA POTENZA DELLA VARIANTE
N-LARGO È STATA PORTATA A 668 CV**

N-Largo, ossia l'interpretazione di Novitec Rosso della Ferrari California T, è l'ultima fatica del preparatore bavarese che con la divisione "Rosso" dedica le proprie amorevoli cure alle sportive di Maranello. Esteriormente l'interpretazione si basa su numerosi componenti speciali realizzati in fibra di carbonio quali ad esempio lo splitter anteriore, le alette sulle feritoie del propulsore, le finiture sulle cover specchi laterali, l'alettone sulla coda e il nuovo estrattore d'aria posteriore che ospita l'impianto di scarico in acciaio inox a quattro uscite.

Sul piano motoristico l'adozione della sovralimentazione da parte dei progettisti Ferrari ha facilitato

ASSICURA
UNA VELOCITÀ
MASSIMA
DI 325 KM/H
MENTRE
LO SCATTO
DA 0 A 100
SI OTTIENE
IN SOLI 3"2

il compito del tuner nell'opera di rinvigorimento delle prestazioni. La potenza originale di 560 cv è stata innalzata a 668 cv grazie all'impiego del modulo N-Tronic e allo scarico di cui si è già detto; +108 cv di potenza e + 96 Nm di coppia sono il risultato finale che si traduce in 325 km/h di punta massima e 3"2 necessari per

scattare da 0 a 100 km/h. Quanto all'assetto la California T è ora dotata di molle più rigide e più corte di 35 mm mentre l'altezza da terra dell'avantreno può essere incrementata di 40 mm premendo un pulsante per superare più agevolmente dossi o rampe.

Quanto ai cerchi si notano gli NF5 NL con misure da 9JX 21" anteriori con pneumatici 255/30 e 12JX 22" posteriori con generose coperture misura 315/25. Infine gli interni, per i quali è prevista una sterminata offerta di personalizzazione comprendente pellami delle più svariate colorazioni, alcantara e vari inserti in fibra di carbonio.





ARRIVA LA RS3 SUPER-VITAMINIZZATA FIRMATA DA ABT: EROGA 430 CAVALLI

La coppia è stata portata da 465 a 530 Nm grazie all'adozione del kit Power Generation

Da 367 a 430 cv: l'Audi RS3 trae giovamento dalla sosta tecnica effettuata presso ABT sotto il profilo prestazionale e del piacere di guida. Il cinque cilindri sovralimentato della Casa di Ingolstadt è stato "vitaminizzato" dal tuner di



Kempten mediante l'ABT "Power Generation" che ha consentito al tempo stesso un incremento di coppia motrice da 465 a 530 Nm. Parte del merito spetta all'impianto di scarico in acciaio inox che culmina posteriormente con quattro uscite circolari da 102 mm di diametro, accoppiate due a due. Così configurata la RS3 by ABT scatta da 0 a 100 orari in 4"1 e raggiunge i 285 km/h, complice l'eliminazione del limitatore elettronico di velocità. A completamento della preparazione sono disponibili i cerchi modello ER-C, prodotto per fusione, e ER-F, leggero e ultraresistente, prodotto per forgiatura.



SIMONI CAMBIA LOOK AI CERCHI

Facili da montare usando l'anello di bloccaggio in dotazione, resistenti ai lavaggi e agli agenti atmosferici, ma soprattutto disponibili in un'ampia gamma di modelli, colori e misure: sono i nuovi copricerchi Simoni Racing, soluzione ideale per cambiare look alla propria vettura in periodo di cambio gomme. Sono nove in tutto i modelli della nuova collezione le cui misure spaziano da 13 a 16". Si può scegliere tra il modello Maximus disponibile nelle varianti nera bordo rosso (GTR) o nera e silver-chrome (GTS), l'accattivante e brioso Grand Prix, ed il nuovissimo Orden Black. Linee essenziali per il Nascar mentre chi preferisce qualcosa di più audace può puntare su Nascar Monster di colore nero opaco e verde acido. Prezzi a partire da 42,70 euro il kit.



Brabus ritocca la GLE 4Matic

IL SUV MERCEDES ELABORATO ARRIVA ORA A 850 CAVALLI

La Mercedes GLE 4Matic è stata la piattaforma di partenza per ingegneri e disegnatori di Brabus per realizzare il più potente e veloce SUV coupé, la Brabus 850 6.0 Biturbo 4X4. Il SUV tedesco dispone ora di 850 cv e un impressionante picco di coppia pari a 1.450 Nm. In virtù di tali numeri è in grado di scattare da 0 a 100 km/h in 3"8 mentre la velocità massima è limitata elettronicamente a 320 km/h per ovvie ragioni.

Il già possente oto cilindri a V di 5.5 litri ha subito un incremento di cilindrata fino a 6.0 litri compiuto grazie alle modifiche apportate a livello di bielle, pistoni e albero motore. L'intera percorso di aspirazione dell'aria e di efflusso dei gas combusti a valle dei poderosi turbocompressori è stato riadattato mediante nuovo airbox e nuovi componenti specifici in acciaio inox, senza trascurare il catalizzatore metallico. Esteriormente la firma di Brabus si lascia apprezzare su alcuni elementi aerodinamici in fibra di carbonio ma senza dubbio l'elemento di maggiore impatto è rappresentato dal gruppo ruota che si avvantaggia ora di poderosi cerchi forgiati Monoblock "Platinum Edition" da ben 23" di diametro. Per finire gli interni, dove rivestimenti in pelle e Alcantara ed elementi in alluminio e acciaio inox preparano un'accoglienza a bordo alla pari con l'appeal degli esterni della vettura.



Sospensioni Airmatic
Il modulo di sospensioni Airmatic ribassa il baricentro della Brabus GLE di 3,5 centimetri.



CERCHI D'INVERNO

I Winter Wheels di Gemballa per Porsche 911, Cayenne e Panamera

Gemballa ha presentato i set completi di ruote e gomme da neve installabili su modelli Porsche quali 911, Cayenne e Panamera. Si tratta dei cerchi GForged-One, GT Forged e GT Sport-R le cui misure spaziano da 20 a 22 pollici.

Quanto alla finitura superficiale è possibile scegliere tra "Gunmetal" e "Black Magic" mentre per la superficie delle razze è possibile optare per la particolare finitura "diamond-cut". Forgiate o realizzate per fonderia, le ruote Gemballa assicurano elevata tenuta e piacere di guida anche in condizioni di scarsa aderenza.



La 4C in Garage

DA GARAGE ITALIA UNA VERSIONE TOP DELLA COUPÉ ALFA

Presentata in occasione dell'edizione 2015 del Salone di Dubai, l'Alfa Romeo 4C "La Furiosa" realizzata da Garage Italia Customs unisce le caratteristiche tecniche di altissimo livello di questa Alfa Romeo agli interventi tailor made degli specialisti del team di Lapo Elkann.

La verniciatura esterna, realizzata manualmente, è caratterizzata da un'ampia sfumatura che passa dal nero del tetto in carbonio all'inedita tonalità di rosso perlato opaco. Per alcuni componenti in carbonio come i gruppi ottici anteriori, le prese d'aria e gli specchietti laterali la scelta è ricaduta sull'elegante

colorazione rosso candy mentre per la personalizzazione degli interni è stato fatto ampio utilizzo di Alcantara rossa su tutte le superfici di plancia, tunnel e pannelli porta.





Mercedes E

Le migliori offerte

**ALLA SCOPERTA
DELLE QUOTAZIONI
PIÙ INTERESSANTI
(E, SOPRATTUTTO,
PIÙ INTELLIGENTI)
PER L'ACQUISTO
IDEALE
DI UNA CLASSE E.
ANCHE WAGON,
CABRIO O COUPÉ**

La Classe E è sempre stata, sin dal suo nascere, una dei modelli più caratterizzanti del marchio della Stella, un classico, se vogliamo. Sin dalla W124, sigla produttiva del primo modello prodotto tra il 1984 ed il 1997, anni in cui la "sopravvivenza" di un'automobile era molto più lunga, sia un versione berlina, sia in versione station wagon. Quasi tutte queste vetture sono omologabili come auto storiche, dunque non citabili in un normale rubrica dell'Usato. La seconda generazione della classe E (conosciuta anche con la sigla Mercedes-Benz W210) è stata presentata nel 1995 e messa in vendita

l'anno successivo, costruita sulla base di un nuovo telaio e prodotta fino al 2002. Per entrare nel contesto attuale, possiamo invece fare riferimento al progetto W211, che riuscì a coniugare moderno e antico, rompendo con quello che era stato un design sin troppo classico.

Tra le versioni proposte ricordiamo la E240, con motore V6 da 2.6 litri e 177 cv, la E320, con motore V6 da 3.2 litri e 224 cv, la E500, con motore V8 da 5 litri e 306 cv, la E220 cdi, con motore turbodiesel da 2.2 litri e 150 cv, la E270 cdi, con motore turbodiesel



da 2.7 litri e 177 cv. Non mancava la E55 AMG, con un V8 da 5.4 litri sovralimentato mediante compressore volumetrico da 476 cv. Nel 2006 ci fu un restyling con nuove motorizzazioni e anche la trazione 4Matic, per poter proseguire fino al 2009, insieme alle versioni station wagon, ovviamente. Tutti modelli che si possono trovare a quotazioni molto competitive, a prescindere dalle motorizzazioni. Tanto che con circa 4.000 euro si può trovare una E 200 Kompressor Avantgarde del 2006. Con 5.000 una E220 CDI dello stesso anno. Ma anche la potente e rara E55 AMG da 476 cv, magari immatricolata nel 2005, dunque con dieci anni di vita, non va oltre i 10-15.000 euro.

Per poter cominciare a parlare del programma First Hand relativo all'usato Mercedes certificato, occorre comunque rapportarsi alla Classe E presentata nel 2009 e nata sotto la sigla di progetto W212. Disponibile

PREZZI MEDI DELLE MERCEDES CLASSE E

	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
E 200 Kompressor TPS						10.0	8.0	5.5	4.0
E 220 CDI Evo						12.0	9.5	6.5	5.0
E 220 CDI BlueEfficiency	30.0	28.0	25.0	22.0	19.0				
E 250 CDI BlueEfficiency	32.0	30.0	26.0	23.0	20.0				
E 250 SW CDI BlueEfficiency	33.0	31.0	27.0	24.0	21.0				
E 300 SW CDI BlueEfficiency	30.0	27.0	25.0	23.0					
E 200 Executive Coupè	35.0	30.0	25.0	20.00	18.0				
E 220d Executive Coupè	37.0	31.0	26.0	21.0	19.0				
E 500 Automatic Sport Cabriolet	65.0	50.0							
E 250d Executive Cabriolet	38.0	30.0							

inizialmente sul mercato italiano in due motorizzazioni a benzina e tre a gasolio: E350 CGI: motore V6 ad iniezione diretta da 3498 cm³ con potenza massima di 292 cv; E500 V8: motore V8 ad iniezione indiretta da 5461 cm³ con potenza massima di 388 cv, E220 cdi BlueEfficiency:

motore quadricilindrico in linea bi-turbodiesel common rail da 2143 cc con potenza massima di 170 cv ed E250 cdi BlueEfficiency con motore bi-turbodiesel common rail da 2143 cc e potenza massima di 204 cv, E350 cdi BlueEfficiency con un V6 turbodiesel common rail da 2987 →

Le varianti wagon, Coupé e Cabrio

I due modelli sportivi di Mercedes-Benz sono stati battezzati, sin dal loro nascere, rispettivamente E Coupé ed E Cabriolet. Parliamo della Serie 207, che ha fatto il proprio esordio nel 2009 (la E Coupé) e nel 2010 (la E Cabriolet), con la prima caratterizzata da un Cx di 0.24, del tutto notevole. Tra i modelli proposti la E250 CGI Coupé con motore a 4 cilindri da 1796 cm³ sovralimentato mediante turbocompressore e con potenza massima di 204 cv, la E350 CGI Coupé, con motore V6 aspirato da 3498 cc, della potenza massima di 292 cv, la E500 V8 Coupé, con motore V8 aspirato da 5461 cc, della potenza di 388 cv, la E250 cdi Coupé, con motore a 4 cilindri bi-turbodiesel common rail di 2143 cc e potenza di 204 cv, la E350 cdi Coupé, con un V6 turbodiesel common rail da 2987 cc da 231 cv. Alla fine dell'estate 2014 anche la gamma W207 si è aggiornata dal punto di vista del design, così come da quello delle motorizzazioni. La E250 CDI sfoggia, ad esempio, la tecnologia

BlueTEC, già adottata l'anno precedente dalla E350 BlueTEC. Quest'ultima si rivitaminizza in termini di potenza, passando da 252 a 258 cv. Sempre per la E350 BlueTEC debutta un nuovo cambio automatico sequenziale a 9 rapporti, già proposto da altri modelli della Casa. Alcune quotazioni recenti: una E220d Executive, con il 4 cilindri di 2143 cc da 170 cv, se immatricolata nel 2014, si può trovare a 30.000 euro, contro i 45.798 di un modello nuovo. Stesso discorso per una Cabriolet, anzi migliore se si opta per una rara E500 Automatic Sport, spinta da un V8 di 4.6 litri da 408 cv. Nuova parte da 81.198 euro, usata con meno di due anni si può portare via con un buon 40% di risparmio, esibendo dunque un assegno di poco meno di 50.000 euro. Ovviamente la presenza del superbollo è "merito" di questo risultato, poco consolante, ma questo è quello che passa ancora la politica attuata dal governo, nonostante promesse varie per abolire il decreto legge voluto a suo tempo da Monti.



→ cc e 231 cv di potenza massima. Sempre del 2009, il lancio della E63 AMG, con il motore V8 M156 da 6208 cc, rivista nell'officina con sede a Affalterbach ed in grado di erogare 525 cv. Tale versione è stata proposta anche in versione Performance, cioè con limitatore di velocità spostato da 250 a 300 km/h.

Le quotazioni dipendono dalla domanda e dall'offerta. Tornando a modelli più "normali", una E220 Cdi Blue Efficiency del 2013 ha una quotazione di circa 25.000 euro, comunque competitiva rispetto a quello che è il listino da nuova, visto che parte da 47.000 euro. Parliamo della versione decisamente rivista

LE QUOTAZIONI NELLE REGIONI ITALIANE

E 250 CDI BLUEEFFICIENCY

Alimentazione: diesel

Concessionaria: G.M.C Spa

Provincia: Sovigliana Vinci (Firenze)

Anno: 03/2012

Km: 125.538

Prezzo: 24.990 euro

E 220 CDI AVANTGARDE B.

Alimentazione: diesel

Concessionaria: Autostar

Provincia: Tavagnacco (Udine)

Anno: 07/2012

Km: 95.105

Prezzo: 27.500 euro

E CABRIO 220 CDI EXECUTIVE

Alimentazione: diesel

Concessionaria: Bonera

Provincia: Brescia

Anno: 04/2014

Km: 12.229

Prezzo: 38.500 euro



dal punto di vista del design, con il model year 2014. Una E250 Bluetech Automatic Executive, quella spinta da un 4 cilindri turbodiesel di 2143 cc da 204 cv, si può trovare a circa 35.000 per un immatricolato 2014, dunque praticamente perfetta. Contro i 52.290 euro se si opta per l'acquisto di un modello nuovo.

Citiamo anche la E300 BlueTEC

Hybrid, che è stata anche la prima Mercedes-Benz di serie con propulsione ibrida del tipo gasolio/elettrico, presentata nel 2012 e spinta dal noto 4 cilindri in linea di 2143 cc da 204 cv ai quali va aggiunto l'apporto di 27 cv del motore elettrico. Un modello non molto diffuso, ma dalle quotazioni abbordabili, inferiori del 50% al listino da nuova.

E 350 CDI AVANTGARDE 4MATIC

Alimentazione: diesel

Concessionaria: Idea Uno Srl

Provincia: Torino

Anno: 09/2011

Km: 135.657

Prezzo: 30.500 euro

E COUPÈ 250 CDI B.

Alimentazione: diesel

Concessionaria: Sirio Srl

Provincia: Mosciano Sant'Angelo (Te)

Anno: 12/2009

Km: 95.034

Prezzo: 21.900 euro

E COUPÈ 250 CDI B.

Alimentazione: diesel

Concessionaria: Mercedes Benz

Provincia: Roma

Anno: 04/2011

Km: 87.200

Prezzo: 24.800 euro

E COUPÈ 350 CDI B.

Alimentazione: diesel

Concessionaria: R.Star

Provincia: Palermo

Anno: 09/2011

Km: 72.000

Prezzo: 27.800 euro

E COUPÈ 350 CDI B.

Alimentazione: diesel

Concessionaria: Garage Snc

Provincia: Brunico (Bolzano)

Anno: 09/2009

Km: 130.000

Prezzo: 22.900 euro

E CABRIO 220 CDI PREMIUM

Alimentazione: diesel

Concessionaria: Mercedes Benz

Provincia: Milano

Anno: 03/2014

Km: 16.918

Prezzo: 47.500 euro

USATO FIRST HAND

La Mercedes ha ulteriormente potenziato e migliorato il suo programma per l'Usato, battezzato "First Hand. Che offre ben quattro anni di garanzia su vetture selezionate nell'ambito del programma di usato certificato e garantito della Stella. Si apre, quindi, on line e nelle Concessionarie FirstHand, la caccia all'esclusivo bollino '4 anni' che certifica questa speciale selezione di quella che viene definita "Young Used Mercedes-Benz". Dal 2011, FirstHand si è saputo imporre in un mercato particolarmente competitivo, divenendo certamente una delle soluzioni più interessanti e dettagliate proposte da un Costruttore a livello di usato premium in Italia. Un risultato che è anche frutto dell'impegno di 48 Concessionarie dedicate e del successo di iniziative speciali ed innovative come, ad esempio, la presenza di FirstHand nei principali appuntamenti fieristici nazionali. Una tradizione che, dallo scorso settembre è proseguita alla Fiera del Levante dove FirstHand, in collaborazione con le Concessionarie Motoria e Citycar, è stata protagonista. In caso di incidenti o atti vandalici all'estero è prevista la possibilità di un'assistenza legale e di un servizio interprete. Altri dettagli sono disponibili al Numero Verde 800 77 44 11 o nell'opuscolo "Copertura guasti meccanici Mercedes-Benz FirstHand".



Guida all'acquisto: Le cose da sapere

A NOVEMBRE 2015 IL VOLUME DELLE VENDITE (561.528 AUTO) HA INTERESSATO PER IL 23,87% AUTO NUOVE E PER IL 76,13% AUTO USATE

1 - La Motorizzazione ha immatricolato ha immatricolato - nel mese di novembre 2015 - 134.021 autovetture, con una variazione di +23,47% rispetto a novembre 2014. Nello stesso periodo di novembre 2015 sono stati registrati 427.507 trasferimenti di proprietà di auto usate, con una variazione di +14,63% rispetto a novembre 2014, durante il quale ne furono registrati 372.943. Nel mese di novembre 2015 il volume globale delle vendite (561.528 autovetture) ha dunque interessato per il 23,87% auto nuove e per il 76,13% auto usate. Le immatricolazioni rappresentano le risultanze dell'Archivio Nazionale dei Veicoli al 30.11.2015, mentre i dati relativi ai trasferimenti di proprietà si riferiscono alle certificazioni di avvenuto trasferimento di proprietà rilasciate dagli Uffici Provinciali della Motorizzazione nel mese di novembre 2015 e rappresentano le risultanze dell'Archivio Nazionale dei Veicoli alla data del 30.11.2015. Per quanto riguarda il periodo di gennaio-novembre 2015 sono stati registrati 4.171.278 trasferimenti di proprietà di auto usate, con una variazione di +7,81% rispetto a gennaio-novembre 2014, durante il quale ne furono registrati 3.869.104.

2 L'Usato "Storico" tra i 20 e i 30 anni sempre nel pallone dopo le recenti decisioni governative che mettono in discussione l'identificazione di "auto storica" se questa non ha almeno 30 anni. Il tutto mentre il mondo dei veicoli d'epoca continua ad essere parzialmente nel caos con grande disappunto tra i collezionisti. Alle prese con assicurazioni sempre più titubanti nel mantenere i privilegi di un tempo. La guerra scatenatasi tra Asi (Automotoclub Storico Italiano) e Aci non ha fatto altro che peggiorare le cose. Perché? Perché se fino al termine del 2014 le auto tra i 20 e i 30

anni erano esentate dal bollo se iscritte all'Asi o a un Registro di Marca, ora devono averne almeno 30, dopo quanto deliberato dal governo presieduto da Renzi, ma senza che tutte le regioni lo abbiano seguito, situazione che continua a persistere. Come il caos, che è totale, visto che parliamo anche di alcuni modelli di "usato" che in qualche caso sono classificabili nel Vintage a buon diritto, con possibilità di rivalutazione nel futuro. Una querelle inutile, tutta italiana, sia considerando la lista chiusa (340 modelli) selezionata dall'Aci, sia considerando, appunto, le diverse interpretazioni sul territorio. L'Asi si difende sostenendo che ogni auto, a partire dai 20 anni, ha

**Nel mese
di novembre,
sono stati
conteggiati
427.507 passaggi
di proprietà.
Un + 14% rispetto
a un anno fa**

diritto a considerarsi di interesse storico, ad esempio per essere rintracciabile sul mercato, anche a scopo di noleggio, per girare film e fiction. Attualmente solo la Basilicata, il Trentino Alto Adige, l'Emilia Romagna, la Campania, la Lombardia, il Piemonte, la Toscana e il Veneto hanno deciso di lasciare la vecchia agevolazione. Ma con la minaccia di dover fare marcia indietro.

3 Fidarsi dei programmi delle Case. Le insidie e i trabocchetti, per i potenziali clienti del vastissimo mercato dell'usato, restano numerose. Così come la tassazione relativa al passaggio di proprietà, che diventa assurda appena la vostra auto ha qualche cavallo in più e che varia da regione a regione, ma sempre con costi elevati. E questo, nonostante il fatto che ormai sono diversi gli operatori di settore che non vedono più il ritiro dell'auto usata come una fastidiosa necessità legata alla vendita del nuovo, ma come una significativa e reale opportunità di guadagno. Vale dunque la pena di ribadire quanto detto più volte sulle pagine di questa rubrica. Specie quando il modello non è garantito da un costruttore, dato che ormai sono molte le Case che hanno attuato uno specifico programma in questo senso che godono di una tutela per l'acquirente spesso paragonabile a quella di un'auto nuova, specie se i chilometri percorsi dal modello selezionato non sono molti.



4 Nei meandri degli archivi del PRA (Pubblico Registro Automobilistico). Prima di acquistare un veicolo, la prima cosa da fare, dal punto di vista burocratico, è quella di consultare, tramite il numero di targa, gli archivi PRA tramite una "visura", in modo da accertare l'eventuale esistenza di ipoteche, fermi amministrativi o altri vincoli sul veicolo. I dati relativi ai veicoli possono essere richiesti da chiunque ne abbia interesse. Se si richiede la visura al PRA si paga solo l'importo di legge, pari a 6 euro. Oppure c'è il servizio Visurinet dell'Aci, che costa 8,81 euro. L'imposta provinciale di trascrizione (IPT) è

l'imposta dovuta alla provincia per la maggior parte delle richieste presentate al PRA. Vediamo come si calcolano i costi da sostenere. La cifra totale dipende dai kilowatt (e quindi di cavalli: 1 kW=1,36 cv) del veicolo e dalla provincia di residenza dell'acquirente. Esempio, con una potenza inferiore ai 53 kW (una Fiat Punto 1.2 o una Volkswagen Polo 1.2) si paga per il passaggio di proprietà 252,24 euro, più i costi di di intermediazione. La cifra sale per auto con più cv. Ad esempio per una Jaguar S-Type 3.0 V6 del 2001 (valore di circa 6-7000 euro) si pagano 1000 euro.

CASA PER CASA I TRASFERIMENTI DI PROPRIETÀ DI AUTOVETTURE NEL MESE DI NOVEMBRE 2015

	2015	%	2014	%	VAR (%)
ALFA ROMEO	14.142	3,31	12.992	3,48	8,85
AUDI	14.097	3,30	14.222	3,81	-0,88
BMW	16.224	3,80	14.254	3,82	13,82
CHEVROLET	5.406	1,26	4.753	1,27	13,74
CHRYSLER/JEEP/DODGE	4.438	1,04	3.195	0,86	38,90
CITROEN/DS	18.928	4,43	15.452	4,14	22,50
DACIA	1.467	0,34	856	0,23	71,38
FIAT	116.389	27,23	99.974	26,81	16,42
FORD	25.466	5,96	21.738	5,83	17,15
HONDA	1.806	0,42	1.604	0,43	12,59
HYUNDAI	5.056	1,18	4.150	1,11	21,83
JAGUAR	792	0,19	631	0,17	25,52
KIA	3.155	0,74	2.545	0,68	23,97
LANCIA	21.845	5,11	20.461	5,49	6,76
LAND ROVER	3.606	0,84	2.863	0,77	25,95
MASERATI	185	0,04	177	0,05	4,52
MAZDA	1.710	0,40	1.481	0,40	15,46
MERCEDES	19.921	4,66	16.844	4,52	18,27
MINI	5.691	1,33	4.826	1,29	17,92
MITSUBISHI	1.814	0,42	1.601	0,43	13,30
NISSAN	10.240	2,40	8.674	2,33	18,05
OPEL	22.178	5,19	19.866	5,33	11,64
PEUGEOT	17.876	4,18	15.202	4,08	17,59
PORSCHE	1.656	0,39	1.357	0,36	22,03
RENAULT	19.673	4,60	16.718	4,48	17,68
SEAT	3.138	0,73	2.846	0,76	10,26
SKODA	1.407	0,33	1.679	0,45	-16,20
SMART	13.938	3,26	11.119	2,98	25,35
SSANGYONG	517	0,12	409	0,11	26,41
SUBARU	814	0,19	679	0,18	19,88
SUZUKI	5.345	1,25	4.836	1,30	10,53
TOYOTA/LEXUS	13.890	3,25	12.036	3,23	15,40
VOLKSWAGEN	23.969	5,61	22.634	6,07	5,90
VOLVO	4.206	0,98	4.029	1,08	4,39
ALTRE	6.522	1,53	6.240	1,67	4,52
TOTALE	427.507	100	372.943	100	14,63

I dati si riferiscono alle certificazioni di avvenuto trasferimento di proprietà rilasciate dagli uffici della Motorizzazione nel mese di riferimento e rappresentano le risultanze dell'Archivio Nazionale dei Veicoli alla data del 30 novembre 2015.

COME E DOVE FARE IL PASSAGGIO DI PROPRIETÀ



Dal 5 ottobre 2015 il Certificato di Proprietà dei veicoli a motore è diventato digitale. Innovazione che interessa oltre 40 milioni di italiani possessori di automobili, motocicli, furgoni, camion e veicoli in generale. Chiunque acquisti un veicolo, nuovo o usato, non riceverà più il consueto Certificato di Proprietà cartaceo, che sarà sostituito dalla sua versione integralmente digitale, custodita negli archivi informatici del PRA.

I DOCUMENTI NECESSARI

- Certificato di proprietà dell'auto
 - Carta di circolazione
- Documento di identità del venditore
 - Documento di identità e codice fiscale dell'acquirente
 - Modulo TT2119 con cui si chiede l'aggiornamento della Carta di Circolazione
- Chi paga il passaggio di proprietà e quanto costa?

Normalmente è l'acquirente a pagare il passaggio di proprietà, anche se si può convenire un pagamento suddiviso in parti uguali tra venditore e nuovo proprietario. Oltre al costo dell'agenzia, se si è scelto di rivolgersi ad essa, generalmente compreso tra i 150 e i 200 euro, ci sono altri costi legati al passaggio. Vediamo nei dettagli quali sono:

 - Imposta di bollo per la registrazione al PRA: 32 euro
 - Diritti Motorizzazione Civile: 10,80 euro
 - Emolumento ACI: 27 euro
 - Imposta Provinciale di Trascrizione (Ipt): l'importo è variabile in base ai kW dell'auto e in base alla provincia di residenza del compratore.

AUTO

DATABASE

VELOCITÀ, ACCELERAZIONE, RIPRESA, CONSUMO E FRENATA.
ECCO I DATI DI TUTTE LE PIÙ RECENTI VETTURE
ATTUALMENTE IN COMMERCIO CHE ABBIAMO PROVATO

IN QUESTE PAGINE

trovate il database di auto, una raccolta dei rilevamenti delle oltre 500 vetture che sono passate sotto i ferri del nostro Centro Prove negli ultimi anni, dunque le più recenti e la maggior parte di esse ancora sul mercato.

Per ogni vettura riportiamo le prestazioni più significative

L'asterisco posto a fianco di alcuni modelli indica che le riprese sono state effettuate in Drive perché si tratta di cambio automatico.

- ➡ velocità massima
- ➡ accelerazione 0-100 km/h
- ➡ accelerazione sul km da fermo
- ➡ ripresa in V da 80 a 120 km/h (in D con cambio automatico)
- ➡ consumo in autostrada
- ➡ consumo in città
- ➡ spazio di frenata da 100 km/h a 0
- ➡ Tempo sul giro della pista di handling a Balocco
- ➡ il numero di Auto su cui è stata pubblicata la prova

ABARTH

695 Biposto 1.4 Turbo 190 cv

(provata sul n. 06-2015)



Velocità massima	km/h 230,6
Frenata	a 100 km/h m 36,3
Accelerazione	0-100 km/h 6"45 0-1000 m 27"04
Consumo	autostrada km/l 12,704 in città km/l 11,609
Ripresa da 80 a 120 km/h in VI	7"31
Prova di handling	n.r.

È la Abarth più entusiasmante che ci sia per l'affinità con una vera auto da corsa: cambio a innesti frontali da imparare a conoscere, differenziale autobloccante scorbutico, assetto marmoreo e uno scarico Arkapovic infernale. Una delle auto stradali più coinvolgenti che ci siano.

ALFA ROMEO

MiTo 1.4 MultiAir 135 cv

205,9 8"06 29"11 10"33 11,804 10,510 37,3 3"17"16 **11/08**

500C 1.4 Turbo 140 cv *

199,5 8"30 29"41 5"42 11,321 10,523 36,6 3"19"60 **10/10**

595 Competizione 1.4 Turbo 160 cv

201,9 8"15 28"96 9"03 13,120 11,910 35,0 3"15"89 **11/14**

Grande Punto 1.4 Turbo

207,7 7"76 28"98 9"68 11,357 11,407 36,1 3"11"06 **01/08**

Punto Evo 1.4 Turbo MultiAir

214,8 7"51 28"26 8"42 10,598 9,361 36,1 3"12"00 **12/10**

ASTON MARTIN

Vantage Coupé V8 4.3

284,2 5"20 23"61 8"24 n.r. n.r. 36,2 2"53"51 **03/06**

Vantage Coupé S V8 4.7 SP10

300,3 4"97 23"22 8"15 8,474 7,142 34,6 n.r. **11/15**

Vantage Coupé V12 6.0

302,7 4"61 22"46 6"70 6,944 5,813 32,2 2"55"85 **11/11**

DBS 6.0 V12

297,8 4"31 21"97 6"54 5,732 4,637 34,5 2"53"75 **06/08**

AUDI

A1 Sportback 1.6 TDI S tronic

195,0 9"59 31"18 7"24 16,018 17,414 36,9 n.r. **05/15**

A1 1.4 TFSI S tronic * (my 2010)

199,7 9"17 30"69 6"62 12,810 11,037 35,8 3"11"81 **11/10**

A1 1.6 TDI (my 2010)

187,6 10"25 31"88 12"40 15,734 13,647 35,5 3"22"00 **11/10**

A1 Sportback 1.4 TFSI 185 cv * (my 2010)

220,8 6"87 27"51 4"49 11,221 12,401 32,8 3"22"00 **06/12**

S1 Sportback 2.0 TFSI quattro 231 cv

244,6 6"16 25"93 6"32 10,563 10,912 34,1 3"05"87 **08/14**

A2 1.4 TDI

173,5 12"93 34"53 11"71 16,676 15,900 40,1 n.r. **12/00**

A3 3p 2.0 TDI

215,2 8"18 29"15 11"56 15,903 16,966 35,1 3"11"52 **02/13**

A3 Sedan 2.0 TDI

213,3 8"43 29"61 13"46 16,018 16,711 34,6 n.r. **04/14**

	Velocità massima km/h	Accelerazione 0-100 km/h	Accelerazione 0-1000 metri	Ripresa in V 80-120 km/h	Consumo autostrada km/l	Consumo in città km/l	Frenata a 100 km/h metri	Test di Handling in pista a Balocco	Prova numero auto
A3 Sportback g-tron	191,7 10"55 32"21 7"92 15,817 13,402 34,3	n.r.	0/14						
A3 2.0 FSI (my 2003)	207,5 9"60 30"91 16"48 10,761 9,830 36,8	n.r.	08/03						
A3 3.2 V6 quattro (my 2003)	243,7 6"06 26"07 8"75 8,690 7,430 39,0	n.r.	04/04						
A3 Sportback 2.0 TDI (my 2003)	210,9 9"16 30"54 11"98 14,110 12,370 38,7	n.r.	11/04						

	Velocità massima km/h	Accelerazione 0-100 km/h	Accelerazione 0-1000 metri	Ripresa in V 80-120 km/h	Consumo autostrada km/l	Consumo in città km/l	Frenata a 100 km/h metri	Test di Handling in pista a Balocco	Prova numero auto
RS6 Avant 4.0 V8 TFSI quattro 560 cv	305,2 a 100 km/h m 33,7								01/14
S3 Sportback 2.0 TFSI (my 2010)	207,6 5"72 25"29 7"71 9,556 7,776 35,7 3"01"19		03/07						
S3 Cabriolet 2.0 TFSI S tronic	250,3 6"16 25"75 7"97 9,827 8,417 36,6 3"05"60		06/10						
TT 2.0 TFSI S tronic quattro (2014)	249,1 5"45 25"23 3"90 11,717 10,679 34,7 2"59"63		02/15						
TT 2.0 TFSI S tronic quattro (2014)	244,8 5"83 25"88 4"36 9,016 7,601 35,1 3"02"40		01/16						
TT RS Roadster	253,4 5"87 25"37 8"37 9,901 8,450 37,5 2"56"55		09/08						
TT-RS Coupé	263,7 4"63 23"66 6"04 9,106 7,801 35,5 2"56"59		12/09						
A4 2.0 TDI	202,7 10"05 31"40 11"94 12,906 10,901 33,9 3"19"70		02/08						
A4 Avant 2.0 TDI 140 cv aut. *	201,2 7"01 31"97 8"04 13,307 9,907 35,7 3"23"95		07/08						
A4 Avant 2.0 TDI 177 cv aut. *	216,7 8"29 29"70 6"23 12,701 13,112 34,6 3"17"20		01/13						
A4 Allroad 2.0 TDI (my 2012)	213,5 8"44 29"98 9"74 12,617 13,265 33,5 n.r.		07/12						
A4 Allroad 3.0 TDI S tronic *	241,9 6"95 27"46 4"81 10,433 9,571 37,3 3"11"95		10/09						
A4 Avant 2.0 TDI (my 2004)	204,8 9"14 31"48 11"69 12,532 11,650 37,5 3"19"70		03/05						
A4 Avant 2.0 V8 FSI 4.2 quattro *	263,3 6"00 25"69 8"57 6,931 6,370 40,3 n.r.		08/03						
A4 Avant 2.0 V8 FSI 4.2 quattro*	283,0 4"43 22"74 2"74 7,307 8,558 31,7 2"56"82		12/12						
A5 Cabriolet 2.0 TFSI	240,4 7"96 28"36 12"19 11,212 9,108 38,5 n.r.		08/09						
A5 Cabriolet 2.0 TFSI S tronic*	239,9 7"11 27"70 4"79 11,150 7,917 34,6 3"07"80		07/10						
A5 Sportback 2.0 TDI	219,2 8"84 29"88 11"78 14,100 9,510 35,0 n.r.		03/10						
S5 V8 FSI 4.2 quattro *	261,6 5"25 24"52 8"44 8,337 7,090 35,2 3"01"34		10/07						
S5 V8 FSI 4.2 quattro *	284,2 5"03 23"44 3"13 8,731 5,464 33,2 2"56"60		10/10						
A6 3.0 TDI S tronic quattro *	245,3 6"20 26"56 4"33 12,760 10,105 35,8 3"05"97		08/11						
A6 Avant 2.0 TDI 6M	217,5 9"20 30"48 12"22 12,207 14,336 36,6 n.r.		04/12						
A6 Allroad quattro 3.0 biturbo	257,9 5"45 25"09 3"71 11,336 9,762 34,0 3"05"43		08/12						
S6 4.0 V8 TFSI Avant quattro *	262,7 4"48 23"14 2"93 9,205 6,563 37,4 3"03"24		11/12						
RS6 4.0 V8 TFSI Avant quattro *	305,2 3"94 21"57 2"28 7,812 5,817 33,7 2"51"61		02/14						
A6 3.0 TDI Tip. quattro (2004) *	239,7 7"25 27"68 4"46 11,532 7,734 37,0 n.r.		01/10						
A6 3.0 TDI Tiptronic (my 2004) *	236,3 8"10 28"69 5"50 11,600 7,650 41,6 n.r.		07/04						
A6 Avant 2.7 TDI (my 2004)	221,4 9"15 30"24 12"39 12,211 9,703 38,6 3"19"40		05/05						
S6 5.2 V10 Avant (my 2004) *	263,9 5"89 24"90 3"54 7,609 5,301 35,5 3"03"19		07/07						
RS6 5.2 V10 TFSI Avant quattro *	255,5 4"36 22"38 2"54 11,140 5,070 35,1 2"59"19		10/08						
A7 Sportback 3.0 TD quattro *	243,3 6"11 26"48 4"31 12,658 9,433 34,4 3"05"06		04/11						
A8 4.2 quattro Tiptronic *	255,6 7"52 27"56 4"87 7,666 5,936 40,5 n.r.		11/03						
TT 3.2 V6 quattro DSG (1. serie) *	251,2 6"66 26"65 4"31 8,461 6,912 37,3 n.r.		12/03						
TT Roadster 2.0 TFSI *	235,7 6"75 26"89 8"06 10,891 9,503 35,2 3"05"16		06/07						
Q3 2.0 TDI quattro 184 cv (my 2015) *	219,8 7"81 29"42 5"99 13,712 14,601 36,4 n.r.		06/15						
Q3 5.2 V10 TFSI Avant quattro *	224,7 6"30 27"49 4"80 9,976 9,524 34,7 3"05"19		02/12						
Q3 2.0 TDI quattro Stronic *	204,4 7"74 29"19 6"00 12,404 12,021 35,2 n.r.		02/12						
Q3 2.0 TDI quattro Stronic *	195,3 10"02 31"53 7"41 10,752 9,259 34,1 3"22"10		02/11						
Q3 3.0 TDI quattro Stronic *	218,7 7"01 27"87 5"17 9,671 7,520 33,3 3"12"92		01/09						

	Velocità massima km/h	Accelerazione 0-100 km/h	Accelerazione 0-1000 metri	Ripresa in VI (*D)	Consumo autostrada km/l	Consumo in città km/l	Frenata a 100 km/h metri	Test di Handling in pista a Balocco	Prova numero auto
SQ5 3.0 TDI quattro Tiptronic *	240,8	5"78	25"56	3"78	11,612	9,507	33,3	3'06"77	07/13
Q7 3.0 TDI Tiptronic quattro (my 2015) *	233,6	6"77	27"44	4"65	11,410	9,715	35,5	n.r.	10/15
Q7 V8 4.2 FSI *	233,0	8"19	28"58	5"31	5,860	6,014	37,2	3'17"92	07/06
R8 4.2 FSI r Tronic *	284,2	4"49	23"07	3"01	7,460	5,630	34,0	2'52"78	08/07
R8 Spyder 4.2 FSI r Tronic *	290,1	4"77	23"71	3"23	7,663	5,792	32,6	2'58"00	12/11
R8 V10 5.2 FSI R Tronic **	314,8	3"70	20"87	1"77	7,353	5,730	33,7	2'50"62*	05/10
R8 V10 5.2 FSI Plus S Tronic **	316,5	3"73	20"93	2"06	8,378	5,632	31,7	2'50"48	09/13

**tempo effettuato con pista umida

BMW

116d Sport 5p Steptronic (my 2015)	194,9	10"01	31"82	10"01	17,720	15,104	36,0	n.r.	10/15
116d EfficientDynamics 3p	193,1	9"78	31"18	17"58	17,137	18,225	35,4	3'20"52	11/12
120d Steptronic 5 porte *	223,5	7"81	28"38	5"08	15,782	15,671	34,9	3'11"83	12/11
M135i xDrive 5 porte *	254,7	4"64	23"74	2"85	10,303	8,816	32,4	2'59"27	08/13
120d Steptronic 3 p. (my '07)	226,5	7"52	28"23	5"03	14,407	12,702	36,8	3'11"45	10/07
120d 5 porte (my '07)	226,4	7"51	28"25	10"31	16,550	13,701	36,6	3'11"66	07/09
123d 5 porte (my '07)	238,8	6"91	27"18	7"79	15,498	12,208	36,1	3'11"00	10/08
130i (my '07)	251,0	6"18	25"60	8"07	8,988	8,907	37,2	3'02"80	04/06
135i Coupé (my '07)	250,8	5"26	24"50	7"02	10,150	7,390	35,2	3'01"24	02/08
1 M Coupé (my '07)	258,8	4"70	23"67	6"25	9,571	9,014	33,3	2'55"66	09/11
125i Cabrio Step. * (my '07)	228,7	7"69	28"31	5"66	9,429	7,194	36,2	3'11"71	07/08
220d Coupé Steptronic 184 cv *	227,9	7"19	27"96	5"21	17,631	14,533	35,2	3'11"52	06/14
220d Cabrio Steptronic 190 cv *	223,4	7"67	28"73	5"68	17,099	14,802	36,1	n.r.	07/15
218d Active Tourer *	205,7	8"55	29"80	6"77	13,504	13,896	34,7	n.r.	12/14
220d Gran Tourer xDrive*	216,4	7"94	29"10	6"39	14,711	14,107	35,2	n.r.	01/16
318d Gran Turismo Steptronic *	211,2	9"37	30"76	7"43	14,759	14,977	34,3	n.r.	09/13
320d Steptronic Luxury *	230,2	7"56	28"22	5"15	16,624	14,137	35,9	3'12"88	05/12
320d Touring Steptronic Sport *	223,9	7"56	28"43	5"47	16,075	13,101	35,4	3'11"07	01/13
328i Steptronic Sport *	248,5	6"31	26"25	3"81	12,219	11,222	35,3	3'06"49	05/12
320d E90	222,3	8"36	29"49	12"04	13,732	13,203	37,7	n.r.	04/05
325d E90	240,6	7"12	27"50	5"99	13,806	9,013	35,7	3'05"39	02/07
320d Touring 177 cv E90	223,1	7"61	28"60	11"98	15,241	12,783	35,7	3'12"10	05/09
320d Touring 163 cv E90 *	212,4	9"25	30"54	6"58	12,861	11,912	36,3	3'15"90	12/05

M4 Coupé DKG

(provata sul n. 09-2014)

Velocità massima	km/h 287,9
Frenata	a 100 km/h m 33,3
Accelerazione	0-100 km/h 4"25
	0-1000 m 22"16
Consumo	autostrada km/l 10,521
	in città km/l 9,302
Ripresa	da 80 a 120 km/h in D 2"68
Prova di handling	2'55"91

Col nuovo 6 cilindri 3 litri biturbo, la M4 entusiasma ancora: la spinta ai bassi regimi è mastodontica. L'allungo è sufficiente per togliersi belle soddisfazioni. Notevoli i limiti di tenuta e avanreno incollato al suolo. Senza elettronica, attenzione ai sovrazeri. Eccellente la resistenza dell'impianto carboceramico.

335d Touring E90*	250,9	5"82	25"24	3"51	12,203	8,895	35,7	2'59"79	02/07
335xi Touring E90*	248,5	5"41	24"89	3"59	9,301	6,130	35,8	3'04"61	05/08
330d Coupé E90*	249,6	6"25	26"24	3"91	13,507	9,640	35,7	3'01"29	02/07
335i Coupé E90	250,1	5"55	24"68	3"37	9,103	7,091	35,9	3'02"49	12/06
330d Cabrio E90*	248,5	7"10	27"52	4"81	12,805	9,330	36,3	3'11"72	08/07
435i Coupé M Sport Steptronic *	251,5	5"44	24"81	3"33	11,503	9,011	35,1	3'04"91	02/14
M3 4 porte	259,8	4"88	23"22	7"21	7,530	6,812	35,0	2'55"22	05/08
M3 4 porte DKG *	258,1	4"59	22"99	2"71	7,594	5,694	34,6	2'57"50	10/10
M3 Cabrio DKG *	260,6	5"08	23"89	3"18	7,508	6,309	34,2	3'00"65	09/08
530i (my 2003)	246,7	7"47	28"13	14"13	10,111	8,790	38,9	n.r.	08/03
530d * (my 2003)	240,0	7"71	28"17	5"09	12,270	7,812	38,9	n.r.	12/03
535d Touring * (my 2003)	248,6	6"41	26"44	4"36	10,963	7,732	38,3	3'06"90	02/05
M5 V10 * (my 2003)	260,4	4"54	22"20	2"95	6,387	4,710	36,6	2'59"80	06/05
M5 Touring V10 * (my 2003)	297,6	4"75	27"83	3"18	6,760	5,230	34,6	2'59"35	07/07
520d Touring 6M	216,4	8"50	29"64	12"14	13,929	10,323	37,4	n.r.	01/11
530d Steptronic *	246,0	6"66	26"87	4"19	12,733	8,716	35,7	3'07"00	06/10
530d xDrive Steptronic *	248,7	6"24	26"50	4"23	12,803	9,346	35,0	3'07"53	08/11
M50d xDrive Touring *	247,9	5"25	25"09	3"41	11,297	10,146	36,7	3'06"84	08/12
M5 4.4 V8	299,5	4"20	21"60	2"23	8,266	5,754	35,1	2'57"39	02/12
550i Gran Turismo *	251,9	5"66	24"42	3"09	8,403	5,012	37,6	3'05"03	02/10
640d Coupé *	248,9	5"46	25"04	3"40	12,453	10,981	36,2	3'02"97	05/12
650i Cabrio *	254,5	5"34	23"83	2"84	9,170	6,101	35,4	3'03"76	06/11
M6 Cabrio *	303,8	4"46	22"56	2"44	9,924	6,794	34,0	3'00"51	11/12
645CI * (my 2004)	250,6	5"75	25"03	8"96	13,700	5,666	38,5	n.r.	02/04
M6 (my 2004)*	261,6	4"93	22"64	3"09	6,111	5,091	36,4	3'00"70	08/05
730Ld (my 2005)*	237,5	8"61	29"15	5"52	11,503	9,430	36,0	3'20"75	08/06
745d (my 2005)*	251,7	6"80	26"55	4"02	9,976	6,018	41,3	3'18"90	08/05
750i *	250,0	5"15	24"21	3"30	8,024	5,247	35,9	n.r.	04/09
Z4 sDrive 35i Aut. *	255,7	5"14	24"37	3"46	10,012	8,116	33,9	3'02"02	07/09
Z4 2.2i (my 2003)	224,9	8"15	29"00	11"71	10,512	9,227	37,7	n.r.	07/04
Z4 M 3.2 Coupé (my 2003)	261,7	4"90	23"62	8"21	9,371	6,896	36,5	2'56"67	04/07
Z4 Coupé 3.0si (my 2003)	252,1	6"09	25"61	8"58	11,607	8,850	35,6	3'02"66	11/06
X1 23d *	216,7	7"32	28"28	5"37	12,381	9,123	36,3	3'12"47	03/10
X3 3.0i (my 2004)	210,6	7"80	28"55	14"08	7,920	7,560	39,1	n.r.	03/04
X3 3.0sd * (my 2004)	234,4	5"88	26"04	4"01	9,180	8,006	36,4	3'14"24	04/07
X3 xDrive 30d Steptronic *	199,5	8"52	30"05	6"56	11,160	9,315	35,4	3'19"50	02/11
X4 xDrive 35d Steptronic *	242,4	5"26	25"44	3"70	11,865	10,801	38,2	n.r.	03/15
X5 3.0d Steptronic (my 2003) *	207,7	8"54	30"00	6"99	8,990	7,612	39,7	n.r.	05/04
X5 3.0d *	214,1	7"95	29"23	5"98	9,271	8,506	36,0	3'17"24	06/07
X5 3.0sd *	231,2	7"39	28"17	5"27	8,906	6,940	35,9	3'14"41	07/08
X5 40d *	230,3	6"25	26"88	4"48	9,123	6,756	36,0	n.r.	11/10
X5 M50d *	250,7	5"31	25"26	4"00	9,409	9,316	36,0	n.r.	03/14
X6 M50d (my 2015) *	250,0	5"58	25"64	3"97	10,118	10,015	38,9	n.r.	04/15
X6 30d *	213,3	8"09	29"37	6"33	9,153	6,950	35,3	3'14"88	06/09
X6 35i *	235,1	6"58	27"06	4"71	7,611	6,018	35,6	3'11"03	08/08
X6 M *	237,3	4"81	23"29	3"00	6,422	4,645	35,7	2'59"30	05/10
X6 ActiveHybrid V8 4.4 *	229,2	6"01	25"35	3"59	6,697	7,200	36,5	n.r.	05/11
X6 Hybrid	250,5	5"05	23"96	5"59	13,216	43,171	36,1	3'05"20	01/15

CADILLAC

BLS 1.9D *	206,4	11"50	32"54	7"17	13,078	9,907	37,3	3'23"10	08/06
BLS Wagon 1.9D 180 cv	218,4	8"59	29"89	10"26	14,018	11,302	36,1	3'17"54	05/08

	Velocità massima km/h	Accelerazione 0-100 km/h	Accelerazione 0-1
--	-----------------------	--------------------------	-------------------

	Velocità massima km/h	Accelerazione 0-100 km/h	Accelerazione 0-1000 metri	Ripresa in VI (*D)	Consumo autostrada km/l	Consumo in città km/l	Frenata a 100 km/h metri	Test di Handling in pista a Balocco	Prova numero auto
--	-----------------------	--------------------------	----------------------------	--------------------	-------------------------	-----------------------	--------------------------	-------------------------------------	-------------------

FIAT

500X Cross Plus 2.0 Mjt 4x4 AT9

(provata sul n. 04-2015)



Velocità massima km/h	km/h 183,5
Frenata	a 100 km/h m 36,3
Accelerazione	0-100 km/h 9'87 0-1000 m 31'47
Consumo	autostrada km/l 13,704 in città km/l 12,015
Ripresa da 80 a 120 km/h in VI	7"80
Prova di handling	n.r.

Il crossover di Fiat, gemello della Jeep Renegade, convince per un comportamento stradale più dinamico rispetto alla 500L; paga però un baule più piccolo e meno spazio per le gambe di chi siede dietro. Il 2 litri TDI 140 cv garantisce buone prestazioni. Cambio automatico poco fluido.

Panda 0.9 TwinAir 85 cv	167,3	12'02	33'90	15'69	12,281	14,651	37,5	n.r.	03/12
Panda 1.3 Multijet 75 cv	163,3	12'67	34'70	13'31	15,102	19,779	37,8	n.r.	03/12
Panda 4x4 0.9 TwinAir	158,6	13'88	35'73	18'27	10,301	12,583	45,6	n.r.	03/13
Panda Trekking 1.3 Multijet	160,2	13'44	35'25	13'96	14,057	19,321	44,4	n.r.	03/13
Panda 1.2 (my 2003)	149,9	15'01	36'54	23'15	12,608	12,901	40,0	3'40"69	04/08
Panda 1.2 4x4 (my 2003)	142,9	16'76	37'74	22'14	10,461	12,030	39,9	3'45"43	03/05
Panda 1.3 Multijet (my 2003)	158,8	13'73	35'45	17'13	16,007	16,912	44,0	n.r.	09/04
Panda 1.3 MJT 4x4 (my 2003)	142,8	15'89	37'22	20'91	13,618	15,302	42,7	3'48"00	02/06
Panda 100 HP * (my 2003)	173,4	9'35	31'58	18'14	11,018	12,512	37,6	3'22"65	03/07
500 1.2	156,9	12'54	34'54	23'27	13,105	13,309	38,0	3'28"90	04/08
500 1.2 Dualogic *	157,9	14'32	35'82	12'06	13,201	13,203	38,4	3'36"67	06/08
500 1.4 16V	175,1	10'92	32'76	21'01	11,889	12,841	39,2	3'29"53	08/07
500 1.3 Multijet	161,5	13'39	35'15	18'94	16,030	17,640	37,2	3'34"11	09/07
500 0.9 TwinAir 85 cv	173,9	11'62	33'47	14'13	12,782	12,581	37,5	n.r.	12/10
500C 1.3 Multijet	161,9	13'98	33'97	15'83	15,631	17,701	40,0	n.r.	09/09
500L 1.3 Multijet	159,5	15'11	36'54	16'07	13,614	17,200	35,8	n.r.	10/12
500L Living 1.6 Multijet	177,2	13'50	29'17	12'73	14,508	14,131	35,5	n.r.	11/13
500X 1.6 Multijet 120 cv 4x2	191,6	10'90	32'50	12'49	15,018	16,909	36,9	n.r.	08/15
Punto 0.9 TwinAir 5p	174,3	12'60	34'62	15'33	12,055	15,770	39,0	n.r.	08/12
Punto 1.4 T-Jet 16V	194,4	9'00	30'42	12'06	11,891	10,652	37,0	3'15"60	12/07
Punto 1.3 Multijet 90 cv	166,4	12'09	34'12	19'28	15,590	14,370	40,2	3'28"55	11/05
Punto 1.9 Multijet 130 cv	194,6	9'00	30'54	11'06	13,979	12,732	40,9	n.r.	01/06
Punto Evo 1.4 T 135 cv 5p	194,5	8'89	30'24	11'76	11,849	10,177	37,0	3'20"00	09/10
Punto Evo 1.3 Mjt 95 cv 5p	171,6	11'22	33'24	13'53	12,530	14,487	38,6	n.r.	01/10
Qubo 1.4	146,2	17'25	38'17	30'82	10,427	9,967	37,3	n.r.	02/09
Doblo 1.6 Multijet	162,1	14'52	36'20	14'24	11,032	11,393	40,9	n.r.	04/10
Idea 1.9 Multijet	175,7	11'68	33'63	11'76	13,561	12,250	40,6	n.r.	01/04
Sedici 1.6 16V	171,1	11'19	33'28	18'10	10,173	12,170	40,0	n.r.	04/06
Stilo 1.9 Multijet	198,0	9'52	31'11	11'88	12,977	12,340	39,3	3'20"30	12/04
Stilo Multi Wagon 1.9 Multijet	194,9	9'91	31'69	12'15	13,160	13,761	39,7	n.r.	03/04
Bravo 1.4 T-jet 16V 150 cv	206,2	8'96	30'18	11'86	11,321	10,490	36,9	3'15"84	12/07
Bravo 1.9 Multijet 120 cv	180,5	10'51	31'11	14'93	12,709	12,932	37,0	3'23"08	11/07
Bravo 1.9 Multijet 150 cv	202,3	8'77	30'32	16'77	n.r.	37,2	3'16"53	13/07	
Bravo 1.6 Multijet 105 cv	177,6	11'55	33'41	16'62	14,019	13,923	36,5	3'25"26	05/08
Sedici 1.9 Multijet	184,2	10'22	32'06	12'82	12,837	12,106	37,8	3'23"53	07/06
Croma 1.9 Multijet (my 2005)	203,4	10'61	32'01	16'34	13,111	12,731	40,4	3'28"35	07/05
Croma 1.9 Multijet Aut. *	199,8	9'93	31'22	7'16	13,023	9,903	37,1	3'21"53	02/08
Multiphia 1.9 JTD	175,7	12'49	34'12	15'53	12,430	12,810	41,5	n.r.	09/04
Ulisse 2.2 JTD	179,2	13'21	34'98	13'56	9,910	10,200	41,7	n.r.	10/02
Freemont 2.0 Mjt 170 cv	193,8	10'78	32'38	12'14	11,220	13,089	39,9	n.r.	10/11

FORD

Ka 1.3 TDCi *	161,1	13'31	35'12	19'59	13,509	14,207	36,9	n.r.	02/09
Fiesta 1.2	167,3	12'75	34'55	24'05	13,302	11,806	37,8	3'28"81	11/08
Fiesta ST 1.6T 184 cv	219,0	7'02	27'07	8'65	11,608	13,213	35,3	3'08"40	07/13
Fiesta 1.4 TDCi 3p (my 2002) *	163,7	16'93	37'92	15'69	14,616	14,450	40,5	n.r.	04/04
Fiesta 2.0 16V ST (my 2006)	199,7	8'32	29'40	10'13	10,512	9,910	38,4	3'10"35	02/06
Fusion 1.4 TDCi	156,5	15'21	36'68	17'79	14,877	16,312	40,6	3'25"45	06/06
Focus 1.0 EcoBoost 125 cv 5p	192,0	10'97	32'30	14'65	12,871	14,070	37,4	n.r.	08/12
Focus 1.6 EcoBoost 150 cv 5p	208,7	8'66	29'50	10'82	11,952	12,222	35,5	3'17"59	01/11
Focus 1.6 TDCi 115 cv Wagon	189,9	12'20	33'65	14'72	12,820	16,393	37,4	n.r.	10/11
Focus 2.0 TDCi 5p (my 2005)	199,9	9'37	30'84	12'95	13,006	12,460	38,7	3'20"55	12/04
Focus 2.5 ST 3p (my 2005)	238,9	7'26	27'13	8'00	9,783	8,921	35,7	3'06"80	06/06
Focus SW 1.6 TDCi (my 2005)	187,2	10'65	32'37	11'78	14,531	13,290	37,6	3'23"75	03/05
Focus SW 2.0 TDCi (my 2005)	194,6	9'20	30'79	10'45	13,507	11,503	37,2	3'19"82	03/08
Focus C-Max 1.6 TDCi	180,1	11'75	33'52	13'95	14,216	13,250	43,1	n.r.	04/04
Focus RS	244,9	6'18	25'46	7'63	9,309	8,776	36,9	3'01"72	09/09
Mondeo Wagon 2.0 TDCi 180 cv Powershift *	209,6	8'89	29'96	6'42	15,107	11,316	34,5	n.r.	03/15
Mondeo 2.2 TDCi SW (my 2005)	204,1	9'28	30'53	10'96	13,020	12,680	37,5	3'20"65	02/05
Mondeo 2.2 TDCi SW (my 2010)	213,3	8'98	30'04	10'13	12,267	10,196	35,8	3'14"77	01/09
B-Max 1.0 120 cv Ecoboost	189,4	10'61	32'08	11'76	12,203	12,055	36,5	n.r.	12/12
C-Max 1.6 Ecoboost	200,3	9'57	30'86	11'87	10,748	10,207	36,8	n.r.	12/10
C-Max 1.6 TDCi	180,4	11'96	33'67	14'58	11,910	14,067	36,6	n.r.	12/10
C-Max 1.5 TDCi (my 2015)	183,3	10'76	32'87	15'60	14,206	14,806	37,0	n.r.	01/16
S-Max 2.0 TDCi Powershift*	203,1	10'39	31'82	7'26	10,844	9,244	36,4	n.r.	08/10
S-Max 2.0 TDCi (my 2006)	196,7	9'78	31'42	9'78	11,907	11,250	37,9	n.r.	12/06
Kuga 1.6 TDCi *	184,5	10'50	32'14	8'66	10,130	11,312	34,3	n.r.	05/15
Kuga 2.0 TDCi (my 2008)	178,8	10'39	32'20	12'52	10,608	10,003	36,2	3'24"20	08/08
Kuga 2.5T Aut. (my 2008)	204,2	8'62	29'54	6'18	8,503	7,460	37,0	3'21"87	07/09
Mustang GT 5.0 V8 Fastback	259,2	4'94	23'65	11'70	9,592	6,933	34,6	2'59"37	12/15

GREAT WALL

Hover Cuv 2.4 Ecodual	164,2	16'79	37'34	26'18	7,307	7,420	43,8	3'43"81	06/08
-----------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	------	---------	-------

HONDA

Jazz 1.2 i-DSI (my 2002)	166,6	12'27	34'11	21'98	13,210	14,210	41,0	n.r.	03/02
Jazz 1.4 i-Vtec	182,0	11'22	32'87	18'77	13,350	13,101	40,4	n.r.	12/08
Jazz 1.3 Hybrid *	169,5	11'32	33'14	9'19	14,084	16,07	38,1	n.r.	06/11
Civic 1.3 Hybrid *	185,9	12'22	33'43	8'02	15,580	15,720	39,0	3'31"52	11/06
Civic 2.2 i-CDTi	202,2	8'59	29'96	10'67	14,316	14,732	35,9	3'17"06	03/06
Civic Type R	232,5	7'00	27'35	11'63	10,501	10,060	39,6	3'10"70	09/07
CR-Z Hybrid 1.5 IMA	202,7	9'22	30'39	14'79	14,879	13,458	37,6	n.r.	08/10

FRONTIER

Frontier 2.5 TD 170 CV 4WD	178,0	12'08	33'74	9'16	15,832	17,607	38,2	n.r.	09/09
Frontier 2.5 TD 170 CV 4WD	192,6	9'47	30'45	19'46	8,612	9,150	40,7	3'24"08	03/05
FR-V 2.2 i-CDTi	186,8	10'08	31'76	11'17	10,839	1			

	Velocità massima km/h	Accelerazione 0-100 km/h	Accelerazione 0-1000 metri	Ripresa in VI (*D)	Consumo autostrada km/l	Consumo in città km/l	Frenata a 100 km/h metri	Test di Handling in pista a Balocco	Prova numero auto
Sportage 2.0 CRDi (my 2004)	160,2	15'96	36'56	12'80	8,907	9,340	40,0	3'45"10	06/05
Sportage 2.0 CRDi *	160,2	11'96	33'68	9'60	11,496	8,685	38,7	n.r.	01/11
Sorento 2.2 CRDi *	191,8	9'04	30'35	6'47	10,402	8,203	39,7	3'27"14	03/10
Sorento 2.2 CRDi 4WD (my 2015)*	202,8	9'59	30'95	6'88	9,961	11,015	36,7	n.r.	08/15

KTM

X-Bow	209,2	4'42	24'09	5'90	10,640	9,630	40,4	2'51"95	01/09
-------	-------	------	-------	------	--------	-------	------	---------	-------

LAMBORGHINI

Gallardo Coupé e-gear SE *	316,7	4'04	21'37	2'83	6,316	4,736	35,1	2'47"42	07/06
Gallardo LP560-4 e-gear *	325,0	3'57	50'58	3'88	6,981	5,304	31,2	2'47"05	08/08
Gallardo Superleggera *	309,9	3'88	21'45	3'97	6,136	4,907	33,2	2'45"00	09/07
Gallardo Superleggera LP570*	325,0	3'45	20'24	1'72	7,306	5,326	30,4	2'43"99	10/10
Huracán LP610-4*	326,7	2'79	19'13	1'62	6,505	4,912	32,1	2'40"07	12/14
Murciélagos 6.2 V12 *	326,6	3'62	20'91	6'77	5,405	3,550	39,0	n.r.	02/02
Murciélagos SuperVeloce	343,1	3'06	20'02	6'88	5,408	3,608	32,3	2'43"51	12/09
Aventador LP700-4*	352,5	2'92	19'08	1'58	n.r.	n.r.	31,6	2'42"91	01/12

LANCIA

Ypsilon 0.9 TwinAir	173,7	12'32	34'36	15'62	13,088	16,181	40,4	n.r.	10/11
Ypsilon 1.3 Multijet	181,5	11'30	33'22	13'24	15,271	19,753	38,9	n.r.	10/11
Ypsilon 1.4 16V DFN (my '03)*	173,0	12'59	33'94	18'58	11,730	12,200	41,8	n.r.	08/04
Ypsilon 1.3 Multijet (my '03)	161,4	15'34	36'78	17'05	15,830	17,277	41,3	n.r.	09/03
Ypsilon 1.3 Mit 90 cv (my '03)	167,7	11'58	33'66	12'92	14,984	14,126	39,1	3'28"29	04/07
Ypsilon 1.3 Mit 105 cv (my '03)	170,6	10'46	32'65	11'61	14,658	14,098	37,7	3'25"41	02/08
Musa 1.9 Multijet (my 04)	174,0	12'00	33'84	13'05	12,630	13,960	40,3	n.r.	10/04
Musa 1.3 Multijet DFN *	163,0	14'04	35'44	11'66	13,400	12,903	39,0	3'58"85	01/08
Delta 1.6 Multijet	189,0	11'30	33'05	13'44	13,500	11,600	36,9	3'28"17	07/08
Delta 1.9 Twinturbo Multijet	223,0	7'90	28'69	8'79	13,830	12,202	35,3	3'18"30	05/09
Thesis 2.4 JTD	208,4	10'79	32'22	15'16	13,221	11,810	40,7	n.r.	08/02
Thema 3.0 V6 Multijet *	223,5	7'21	27'97	5'26	11,601	11,552	33,5	n.r.	01/12
Phedra 2.2 JTD	180,8	12'68	34'27	16'23	11,870	10,312	43,6	n.r.	09/04
Voyager 2.8 CRD *	183,9	11'80	33'40	9'56	9,794	8,336	38,8	n.r.	03/12

LAND ROVER

Discovery Sport 2.2 SD4 190 cv HSE	199,9	9'23	30'83	7'17	12,030	12,261	39,3	n.r.	05/15
Freelander 2.0 TD4 Sport	158,0	14'88	36'55	16'09	9,718	10,370	38,1	3'39"10	02/04
Freelander 2.2 TD4 SE *	183,0	10'02	31'85	13'92	10,306	8,861	39,8	3'29"59	05/07
Discovery 3.2 T DV6*	181,2	12'42	32'38	9'98	7,310	6,312	39,9	3'45"70	01/05
Range Rover Evoque 2.2 SD4 9 marce *	193,0	8'80	30'41	7'05	11,213	11,198	39,3	n.r.	04/14
Range Rover Evoque 2.2 SD4 *	197,2	7'29	29'85	6'19	9,567	10,429	36,7	n.r.	10/11
Range Rover Sport 3.0 TDV6 *	213,3	7'91	27'93	5'70	9,612	9,116	40,0	n.r.	11/13
Range Rover Sport 2.7 TDV6 (my 05)	183,8	11'88	33'94	9'16	7,961	6,710	39,6	3'27"60	08/05
Range Rover Sport 3.0 TDV6 (my 05)	196,3	8'64	29'89	6'66	7,802	7,302	38,3	n.r.	02/10
Range Rover Sport 3.8 TDV8 (my 05)	206,2	8'83	30'14	6'37	6,783	5,930	35,6	3'22"58	03/07
Range Rover 3.0 TDV6 *	211,7	8'38	29'54	6'18	9,609	8,873	37,0	n.r.	03/13
Range Rover 3.0 SDV6 Hybrid *	210,9	7'11	28'01	4'96	9,112	8,811	43,8	n.r.	11/15
Range Rover 4.4 V8 (my '04)*	207,9	9'49	30'88	7'11	5,491	4,290	42,5	n.r.	01/04

LEXUS

NX Hybrid	(provata sul n. 12-2014)								
									
Velocità massima km/h 186,7									
Frenata a 100 km/h m 36,5									
Accelerazione 0-100 km/h 3'15									
Consumo autostrada km/l 11,017									
Ripresa da 80 a 120 km/h in D 6"70									

Con uno stile originale e fuori dal coro, il crossover medio di Lexus si pone in diretta concorrenza con Audi Q5 e BMW X3. Grazie alla tecnologia ibrida, garantisce consumi in città impensabili con un diesel (20,3 km/litro effettivi) e offre un livello di confort molto elevato.

CT200h *	181,7	11'53	32'97	8'67	16,251	23,739	37,2	n.r.	04/11
IS Hybrid *	201,9	9'09	29'71	6'10	13,180	18,403	39,0	n.r.	08/13
IS 220d (my 2006)	210,0	9'19	30'32	6'08	10,316	10,831	41,0	3'16"23	02/06
IS 250 * (my 2006)	219,3	26'26	29'00	5'46	10,019	7,532	39,0	3'13"42	02/06
IS 250 C * (my 2006)	218,5	8'72	29'59	6'02	10,409	8,302	38,0	3'16"76	11/09
GS 300 *	234,6	7'45	27'78	4'86	10,203	8,312	38,5	n.r.	10/05
GS 450h *	257,6	7'54	26'98	4'44	10,90	9,40	40,4	3'22"11	12/06
RX 300 *	198,9	10'20	31'70	7'55	7,751	6,851	41,3	n.r.	08/03
RX 400h *	205,4	7'97	28'58	6'24	8,951	10,903	41,2	3'24"02	09/05
RX 450h *	207,4	8'16	28'38	5'50	9,707	12,506	39,3	3'22"12	02/10
LS 460 *	251,4	6'32	25'79	4'04	9,162	6,120	36,7	3'18"29	06/07
LFA 4.8 V10 *	296,5	4'18	21'34	2'65	7,691	7,421	32,7	2'48"52	08/11

LOTUS

Exige S Roadster	239,4	4'44	22'97	6'42	9,818	9,519	32,1	2'54"78	12/13
Evora S	259,2	5'78	25'16	9'77	9,920	7,806	33,3	2'56'03	06/10

MASERATI

Ghibli Diesel 275 cv *	244,6	6'56	26'60	3'98	11,561	9,092	34,8	3'08"23	08/14
Coupé Cambiocorsa *	284,2	5'49	24'36	7'50	6,910	4,650	36,9	n.r.	09/04
GranTurismo 4.2 V8 *	279,0	5'46	24'63	3'39	7,631	4,604	33,8	2'59"02	12/07
GranTurismo 5.4 V8 *	297,9	4'53	23'19	3'27	7,105	4,208	33,4	2'54"70	11/08
GranTurismo MC Stradale *	299,7	4'55	22'62	3'00	8,316	5,335	30,6	2'53"98	06/11
GranCabrio 4.7 V8 *	277,4	5'59	24'55	3'40	8,358	5,647	35,1	3'05"70	09/10
Quattroporte 3.0 V6 S Q4 *	273,7	5'22	24'39	3'41	8,871	6,279	34,8	3'01"22	03/14
Quattroporte 4.2 V8 * (my '04)	274,1	5'51	24'77	3'55	5,670	5,420	40,0	n.r.	05/04
Quattroporte 4.2 V8 Sport GT * (my '04)	266,6	5'93	25'30	3'86	6,018	4,986	34,6	3'01"56	08/06
Quattroporte 4.2 V8 Aut. * (my '04)	262,0	5'76	25'20	3'61	7,316	5,350	33,5	3'03"11	06/07

MCLAREN

MP4-12C	330,0	3'28	19'73	1"82	8,618	6,809	31,3	2'43"46	06/12
---------	-------	------	-------	------	-------	-------	------	---------	-------

MAZDA

2.1.2 Cub (my 2003)	160,0	14'40	36'
---------------------	-------	-------	-----

	Velocità massima km/h	Accelerazione 0-100 km/h	Accelerazione 0-1000 metri	Ripresa in VI (*D) 80-120 km/h	Consumo autostrada km/l	Consumo in città km/l	Frenata a 100 km/h metri	Test di Handling in pista a Balocco	Prova numero auto
Cooper 1.6 S	222,0	6'98	27'30	7'98	11,903	10,903	36,8	3'07"44	01/07
Cooper D	186,4	10'89	32'96	14'94	15,038	14,891	37,3	3'25"11	09/07
Cooper Cabrio	184,4	10'64	32'30	17'18	13,260	11,780	38,0	n.r.	10/04
Cooper Coupé 1.6 Steptronic	189,5	10'28	31'81	7'57	10,830	10,132	35,5	3'19"28	03/12
One D (my 2001)	163,3	14'47	35'99	18'89	16,131	16,931	42,0	n.r.	09/03
Cooper S JCW (my 2004)	227,6	6'95	27'23	8'97	10,620	9,703	38,7	3'12"20	05/05
Cooper S JCW GP Kit (my 2004)	219,3	6'89	27'31	10'93	10,560	9,703	39,5	3'08"93	09/06
Cooper S kit JCW 192 cv	227,7	6'89	26'78	7'79	11,306	10,213	35,8	3'07"22	06/08
Clubman 1.6 Cooper	195,2	9'80	31'16	18'88	12,630	11,407	36,4	3'19"08	12/07
Clubman 1.6 D Cooper	184,0	10'10	31'76	13'03	14,718	14,017	37,4	3'20"31	01/08
Clubman 1.6 Cooper S	221,7	8'37	29'21	8'85	11,462	9,847	34,7	3'07"80	05/10
Countryman 1.6 Cooper S All4	213,5	8'27	29'37	11'94	9,852	9,529	35,9	3'14"73	01/11
Paceman 2.0 Cooper SD All4	195,9	9'75	31'14	13'82	13,107	13,215	33,0	3'16"70	08/13

Cooper 1.5

(provata sul n. 06-2014)



Velocità massima km/h	208,5
Frenata a 100 km/h m	33,9
Accelerazione 0-100 km/h	8'32
0-1000 metri	29'34
Consumo	autostrada km/l 13,561
	in città km/l 14,613
Ripresa da 80 a 120 km/h in VI	13'18
Prova di handling	3'14'93

La terza generazione di Mini Cooper ha fatto un affare, passando al nuovo 3 cilindri 1.5 turbo in luogo del precedente 1.6 aspirato: consumo infinitamente meno e va molto più forte. Il propulsore è estremamente elastico, peccato solo gli manchi un pizzico di voce e di grinta nell'erogazione.

MITSUBISHI

Colt 1.3 16V	180,1	10'23	32'00	18'99	12,968	13,230	40,5	n.r.	09/04
Grandis 2.0 Di-D	191,8	11'28	32'66	11'90	12,123	12,160	39,2	n.r.	01/06
Outlander 2.0 D-IV Dpf	197,1	11'12	32'52	10'80	16,129	13,698	43,1	n.r.	07/07
ASX 1.8 D	192,3	10'63	32'38	12'55	12,807	10,612	37,6	3'22"75	09/10
Lancer Evolution IX 2.0 GSR	244,2	5'77	26'02	9'11	8,712	7,807	36,8	2'58"70	11/06
Lancer Evolution X 2.0 MR TC-SST *	239,3	5'66	25'67	3'84	8,012	6,607	37,8	3'01"05	12/08

NISSAN

Pixo 1.0	163,6	13'25	31'90	26'31	15,909	15,604	41,8	3'22"54	09/09
Micra 1.2 CVT	157,3	14'28	35'83	11'22	10,438	11,081	39,7	n.r.	11/10
Micra 1.2 DIG-S CVT	177,6	10'31	32'35	7'55	9,776	12,255	37,7	n.r.	01/12
Micra 1.2 (my 2007)	164,4	11'91	34'12	19'70	12,161	13,430	41,8	n.r.	06/03
Micra 160SR (my 2007)	182,0	9'57	31'24	13'01	12,670	12,010	39,3	3'22"75	11/05
Micra 1.6 16V C+C (my 2007)	186,6	9'88	31'51	13'28	10,816	11,280	37,7	n.r.	02/06
Note 1.2 (my 2014)	167,5	12'57	34'56	23'93	12,918	14,901	35,0	n.r.	04/14
Note 1.5 dCi	167,2	12'37	34'37	12'78	13,902	15,612	39,1	3'33"35	08/15
Juke 1.5 dCi (my 2014)	176,6	10'43	32'55	13'92	16,812	17,012	34,7	n.r.	01/15
Juke 1.6 turbo 190 cv	213,1	7'51	27'81	9'51	9,290	11,294	37,7	n.r.	01/11
Juke Nismo RS 1.6T X-Tronic 4WD 214 cv	215,8	7'41	26'69	7'41	10,181	11,512	39,2	n.r.	07/15
350Z Coupe 280 cv	252,1	6'09	25'73	10'17	9,270	7,520	36,9	3'05"25	01/04
350Z Coupe 300 cv	250,9	5'93	25'62	11'12	9,210	7,306	37,5	3'02"05	04/07
350Z Coupe 313 cv	254,2	5'70	25'03	9'77	8,713	7,201	36,7	3'00"48	02/08
350Z Coupe 300 cv	249,0	5'66	26'47	12'29	9,076	7,903	35,9	3'06"43	10/06
370Z Coupé	253,0	5'16	24'33	9'11	9,480	7,406	33,7	2'56"18	12/09
GT-R	313,9	3'88	21'68	3'84	7,890	5,203	35,8	2'48"75	10/09
GT-R SpecV	314,3	3'75	21'10	2'68	7,639	5,675	34,2	2'46"00	12/10
Qashqai 1.5 dCi 110 cv (my 2015)	180,5	11'16	32'21	15'97	15,821	16,010	35,3	n.r.	12/15
Qashqai 2.0 dCi Aut. (my '10)	194,2	10'47	32'24	7'68	10,908	9,492	39,2	n.r.	09/10
Qashqai 2.0 16V CVT (my '07)*	182,3	10'67	32'44	8'28	9,004	9,310	35,8	3'26"01	10/07
Qashqai 2.0 dCi Aut. (my '07)*	195,3	10'53	32'05	7'57	11,013	10,307	35,6	3'27"86	10/07
X-Trai 2.0 dCi (my 2003)	174,2	11'67	33'44	12'50	14,937	12,910	45,6	3'55"55	09/05
X-Trai 2.2 dCi (my 2007)	196,2	9'05	30'56	11'86	11,561	10,305	41,4	3'32"72	12/07
Pathfinder 2.5 dCi	178,8	12'22	33'78	13'19	8,650	8,470	39,7	n.r.	06/05
Murano 3.5 V6 (my 2005) *	201,4	8'70	29'72	5'67	6,921	6,480	40,7	3'23"30	04/05
Murano 3.5 V6 *	205,1	8'22	28'81	5'00	8,110	6,817	40,1	3'26"26	12/08

OPEL

Karl 1.0	167,7	13'84	35'13	23'49	15,512	17,601	38,2	n.r.	10/15
Adam 1.2	163,1	14'18	35'61	27'08	12,299	14,106	38,6	n.r.	10/13
Adam Rocks 1.0 115 cv	188,6	10'33	31'96	15'68	14,906	15,801	40,1	n.r.	06/15
Agila 1.2	165,8	11'94	33'75	21'35	13,560	16,101	39,6	3'30"26	05/08
Corsa 1.0 Turbo (my 2015)	194,5	10'32	32'56	17'13	14,518	14,317	37,4	n.r.	04/15
Corsa 1.2 16V (my 2000)	169,3	12'87	34'88	17'69	12,870	12,933	42,3	n.r.	12/00
Corsa 1.2 5p	165,7	14'38	35'80	16'33	12,616	12,010	37,7	n.r.	12/06
Corsa 1.3 CDTi EcoFlex 5p	160,9	15'00	36'41	19'19	14,760	12,601	36,6	3'58"90	07/08
Corsa 1.6 16V GSi	208,4	7'88	29'17	10'32	11,102	9,106	36,3	3'11"84	09/08
Corsa 1.6 16V OPC	216,6	7'14	27'88	9'44	10,945	10,706	36,3	3'10"88	08/07
Meriva 1.6 CDTi 136 cv (my 2014)	191,3	10'19	31'38	11'49	13,012	14,800	33,9	n.r.	07/14
Meriva 1.4 Turbo 140 cv (my 2010)	190,8	10'38	31'79	15'14	10,354	10,071	35,9	n.r.	10/10
Meriva 1.1 CDTi (my 2004)	155,2	17'40	37'91	16'06	13,820	15,532	38,1	n.r.	06/06
Meriva 1.7 CDTi (my 2004)	179,2	12'25	34'31	12'09	13,570	12,791	41,4	n.r.	02/04
Tigra Twin Top 1.8 16V	201,0	10'02	31'08	13'52	12,133	11,190	38,1	3'24"90	01/05
Astra 1.7 CDTi 125 cv	187,9	10'67	32'44	16'87	13,207	10,809	34,3	n.r.	02/10
Astra 2.0 CDTi Active Select	207,1	9'04	30'33	6'10	13,471	9,966	33,2	3'14"10	08/10
Astra GTC 1.6 Turbo (my 04)	221,0	7'51	28'29	10'58	11,809	10,461	34,1	3'12"98	10/07
Astra 2.0 Turbo (my 2004)	225,0	7'75	28'11	10'46	8,710	8,130	38,4	3'10"12	03/05
Astra GTC 1.9 CDTi (my 2004)	204,4	8'34	29'70	10'89	13,954	12,540	35,5	3'16"39	10/07
Astra GTC 2.0T OPC (my 2004)	237,6	6'52	26'43	8'16	9,839	9,526	35,2	3'04"78	06/06
Astra TT 2.0 Turbo (my 2004)	234,0	9'09	29'53	11'31	9,987	8,820	38,9	3'20"45	10/06
Astra SV 1.9 CDTi (my 2004)	208,2	9'06	30'41	11'53	13,048	11,270	38,3	n.r.	01/05
Insignia 2.0 CDTi Aut. *	208,8	9'43	30'74	6'75	12,607	10,612	35,6	n.r.	04/09
Insignia Country Tourer 4x4 2.0 CDTi *	211,8	9'09	30'21	6'36	12,316	11,104	34,4	n.r.	10/14
Zafira 1.9 CDTi	185,8	12'22	33'81	16'33	12,616	13,103	39,2	3'34"60	10/05
GT 2.0 Turbo	235,0	5'93	25'66	9'03	15,501	8,312	38,7	3'06"76	09/07
Speedster 2.0 Turbo	236,0	5'32	24'80	10'54	11,407	10,130	41,6	3'02"05	08/05
Signum 1.9 CDTi	206,6	11'13	32'41	19'00	13,418	12,715	40,3	n.r.	07/04
Antara 2.0 CDTi Dpf *	177,6	12'15	31'53	9'54	9,504	7,988	37,8	3'34"97	07/07
Ampera *	161,3	9'65	31'02	7'04	48,6	67,3	36,7	n.r.	08/12

PEUGEOT

108 1.0 5p	160,1	13'41	35'24	27'23	16,804	17,906	36,8	n.r.	11/14
-------------------	-------	-------	-------	-------	--------	--------	------	------	-------

	Velocità massima km/h	Accelerazione 0-100 km/h	Accelerazione 0-1000 metri	Ripresa in VI (*D)	Consumo autostrada km/l	Consumo in città km/l	Frenata a 100 km/h metri	Test di Handling in pista a Balocco	Prova numero auto	Velocità massima km/h	Accelerazione 0-100 km/h	Accelerazione 0-1000 metri	Ripresa in VI (*D)	Consumo autostrada km/l	Consumo in città km/l	Frenata a 100 km/h metri	Test di Handling in pista a Balocco	Prova numero auto	
Clio 1.5 dCi (my 2005)	182,1	10'70	32'44	13'11	16,430	14,101	37,9	3'22'70	11/05	Corolla Verso 2.2 D-4D *	194,4	10'59	32'20	18'86	12,777	11,360	38,7	3'22'00	01/06
Clio 2.0 16V RS '09	220,1	7'15	27'60	11'08	9,748	35,3	3'07'34	n.r.	01/09	Prius *	171,2	11'00	32'57	8'50	13,860	25,630	40,1	n.r.	04/04
Clio 2.0 16V RS (my 2005)	212,8	7'75	28'61	10'74	11,101	10,607	36,7	3'10'02	10/06	Auris 2.0 D-4D	197,5	9'46	31'15	13'01	14,307	11,709	36,9	3'22'46	11/07
Clio 2.0 16V RS R27 (my 2005)	214,8	7'05	27'82	10'80	10,306	9,709	34,2	3'08'44	08/07	Auris 1.8 HSD Hybrid my 2010	181,6	11'06	30'76	8'14	13,298	25,811	36,7	n.r.	12/10
Captur 1.5 dCi 90 cv S&S	171,2	12'36	34'12	16'23	15,213	19,016	34,5	n.r.	09/13	Auris 1.8 HSD Hybrid	182,9	11'23	32'32	8'60	13,009	24,701	36,5	n.r.	02/13
Modus 1.5 dCi	167,2	10'48	35'63	15'26	14,998	16,320	41,2	n.r.	11/04	Auris 1.8 HSD Hybrid Touring Sports	183,5	11'66	33'13	8'87	13,053	22,017	36,1	n.r.	02/14
Mégane Coupé 2.0 16V TCE	214,3	7'50	28'56	9'36	10,831	8,891	37,0	3'14'23	04/09	Verso 1.6 D-4D 112 cv (my 2014)	183,5	12'14	33'45	17'03	13,877	14,979	34,3	n.r.	07/14
Mégane 1.5 dCi (my 2006)	185,7	11'21	32'86	13'89	15,302	13,102	38,1	3'25'94	11/07	Verso 2.0 D-4D 7 posti	190,0	11'02	32'59	14'41	13,681	11,463	35,6	3'28'39	10/09
Mégane RS '06	228,2	6'70	26'91	9'39	6,992	9,772	51,2	3'04'40	05/05	Avensis Wagon 2.2 D-4D	207,3	9'39	30'92	15'02	12,918	10,902	35,2	n.r.	04/09
Mégane RS F1 Team (my 2006)	229,4	6'48	26'62	8'73	10,816	9,631	35,5	3'03'87	06/06	Avensis Wagon 2.0 D-4D (my 03)	188,7	11'40	33'31	11'65	13,180	12,756	40,9	n.r.	10/03
Mégane RS R26 (my 2006)	231,2	6'04	26'13	9'83	10,133	8,316	36,0	2'59'60	04/07	Avensis Wagon 2.2 D-4D (my 03)	208,2	9'77	31'23	12'72	13,516	12,906	39,2	n.r.	10/05
Mégane 2.0 16V RS	239,4	6'40	26'15	8'86	9,927	9,167	34,8	2'59'00	06/10	Rav4 2.2 D-4D 136 cv *	184,9	10'71	34'27	13'78	11,477	11,932	38,4	3'29'96	05/06
Mégane Grandtour 1.5 dCi (my 06)	163,8	15'15	36'61	17'65	13,620	13,260	38,1	n.r.	03/04	Rav4 2.2 D-4D 177 cv *	195,9	9'42	30'86	10'79	9,345	9,296	38,4	3'24'88	05/07
Scénic 1.9 dCi	191,1	11'21	32'79	12'44	13,783	12,160	37,3	n.r.	07/09	GT86 Coupé 6M	215,0	7'42	27'94	12'70	11,592	12,017	37,3	3'11'13	10/12
Scénic 1.9 dCi (my 2003)	185,3	13'58	33'28	13'66	13,950	12,907	40,8	n.r.	09/03										
Grand Scénic 1.9 dCi (my 2003)	184,1	12'29	33'89	14'63	13,271	12,303	40,4	n.r.	07/04										
Laguna SportTour 2.0 dCi 175 cv	208,1	8'40	29'86	10'15	11,785	11,203	36,7	n.r.	03/08										
Laguna SportTour GT 2.0 dCi	212,0	8'82	30'10	10'13	13,081	10,901	37,6	3'17'06	10/08										
Kadjar 1.5 dCi 110 cv EDC	182,6	11'97	33'59	9'28	15,374	16,145	34,5	n.r.	12/15										
Espace Initiale 1.6 dCi (my 2015)	196,8	9'31	31'68	9'30	13,731	13,021	34,1	n.r.	09/15										
Espace 2.2 dCi	184,9	12'15	33'78	13'88	10,512	9,212	38,2	n.r.	03/03										
Koleos 2.0 dCi	189,4	9'61	31'26	12'30	9,203	11,201	41,7	3'32'76	08/08										
SAAB																			
9-3 SportSedan 1.9 TiD (my 2002) *	206,4	9'72	30'96	6'86	11,367	10,912	37,3	n.r.	03/05										
9-3 SportHatch 1.9 TiD (my 2002) *	200,8	10'31	31'62	7'28	13,016	9,776	39,9	3'21'35	11/05										
9-3 2.8 V6 Turbo X *	252,0	6'94	27'08	4'66	9,380	6,860	37,0	3'12'46	09/08										
9-3 Cabriolet 1.8t (my 2002)	206,1	9'71	31'12	15'28	10,530	9,390	42,9	n.r.	06/04										
9-5 wagon 3.0 TiD	209,6	9'32	30'48	9'99	11,921	9,613	39,3	n.r.	03/04										
9-7X 4.2 *	193,9	9'38	30'50	6'42	6,480	5,612	38,9	3'25'47	08/06										
SEAT																			
Ibiza Cupra 1.9 TDI (my 2002)	213,4	7'47	28'39	8'95	14,018	13,601	38,9	n.r.	10/04										
Ibiza 1.4 16V	170,6	11'58	33'44	21'96	11,302	11,207	35,5	3'23'44	12/08										
Ibiza SC 1.4 TDI	169,4	13'13	34'90	20'25	17,192	16,665	36,5	n.r.	08/09										
Leon 2.0 TDI FR 150 cv	209,0	8'41	29'54	11'88	15,913	16,239	33,7	3'13'82	05/13										
Leon ST 2.0 TDI FR DSG 150 cv *	211,4	8'30	29'65	5'89	15,023	15,503	32,9	n.r.	09/14										
Leon SC Cupra 2.0 TSI 280 cv	251,3	5'94	25'06	3'33	10,191	10,219	32,7	3'00'90	08/14										
Leon 2.0 TDI FR (my 2005)	206,4	8'39	29'63	9'34	14,032	13,512	39,8	3'18'15	12/05										
Leon 2.0 TFSI FR (my 2005)	225,2	6'95	27'18	8'53	10,107	10,101	37,0	3'08'81	10/07										
Leon 2.0 TDI FR 170 (my 2005)	213,5	7'90	29'01	8'95	14,703	13,906	37,2	3'10'74	10/07										
Exeo ST 2.0 TDI	206,6	9'79	31'27	13'98	14,989	12,533	37,2	3'21'80	12/09										
Altea 2.0 TDI	195,5	9'89	31'57	10'33	12,960	12,860	41,9	n.r.	08/04										
Toledo 2.0 TDI DSG *	201,6	9'62	30'98	6'65	13,130	12,012	39,1	3'22'00	07/05										
SKODA																			
Citigo 1.0 5p	173,6	13'90	35'32	30'26	14,207	18,872	36,8	n.r.	11/12										
Fabia 1.4 TDI	170,0	12'44	34'36	13'62	14,625	14,908	37,8	3'30'54	08/07										
Fabia Wagon 1.4 TDI	169,3	14'12	33'79	13'41	14,890	14,126	42,1	n.r.	03/04										
Fabia Wagon 1.4 TDI (my 2015)	181,0	12'01	33'85	9'80	16,971	16,896	35,0	n.r.	11/15										
Rapid 1.6 TDI	190,8	9'87	31'42	11'79	16,101	16,704	34,9	n.r.	05/13										
Octavia 2.0 TDI DSG	216,7	8'59	29'46	5'82	15,620	15,595	34,5	n.r.	07/13										
Octavia 1.9 TDI (my 2004)	190,3	11'08	32'79	11'40	13,980	12,800	37,8	n.r.	12/04										
Octavia Wagon 1.9 TDI 4x4 ('04)	182,8	11'27	32'92	12'64	13,540	12,103	38,5	3'24'09	05/06										
Superb 2.0 TDI DSG 190 cv 4x4 (my 2015)	227,3	7'96	28'93	6'42	16,502	15,571	35,1	n.r.	12/15										
Superb 2.5 TDI Elegance	215,3	9'89	31'17	14'43	12,422	13,016	37,6	n.r.	11/02										
Superb Wagon 2.0 TDI DSG 170 cv	217,0	8'24	29'50	6'11	13,217	13,671	36,1	n.r.	01/14										
Roomster 1.9 TDI	182,0	10'44	32'30	11'36	13,607	12,806	38,9	n.r.	01/07										
Yeti 2.0 TDI 4x4 110 cv (my 2014)	168,4	11'91	33'90	15'80	11,906	14,207	35,1	n.r.	06/14										
Yeti 2.0 TDI 4x4 140 cv	185,6	10'16	31'79	13'33	13,408	11,640	37,8	3'21'76	01/10										
SMART																			
Fortwo 70	148,3	14'78	36'57	31'40	12,317	18,418	37,7	n.r.	02/15										
Roadster *	176,1	11'85	33'37	9'54	14,880	13,891	38,1	n.r.	07/03										
SSANGYONG																			
Kyron M200 XDI	165,5	14'05	35'51	11'76	8,612	9,877	39,7	3'45'71	10/06										
Rexton RX 270 Xdi	180,1	11'24	32'88	13'67	10,180	9,861	45,0	n.r.	10/04										
SUBARU																			
XV 2.0d AWD	202,1	8'32	29'82	10'94	12,536	14,789	36,7	n.r.	06/12										
Forester 2.0 AWD bi-fuel	185,6	10'68	32'13	18'22	9,312	9,670	40,0	3'28'32	10/08										
Legacy SW 2.0D	199,2	9'24	30'76	10'57	13,401	11,670	37,1	3'21'07	07/08										
Outback 2.0D-S AWD (my 2015) *	185,8	7'93	31'92	7'93	14,018	13,616	39,0	n.r.	09/15										
Outback 3.0 AWD *	221,0	8'78	29'42	5'86	8,018	6,802	42,2	n.r.	07/04										
Impreza 2.0 AWD 4Q *	194,3	9'13	30'37	14'50															

I VERI CAMPIONI NON SI DIMENTICANO MAI.



**IN ESCLUSIVA E PER LA
PRIMA VOLTA IN ITALIA,
LA COLLEZIONE
DI STATUINE DI HOLLY E BENJI.**



In edicola ogni lunedì, con il Corriere dello Sport - Stadio e Tuttosport,
una preziosa statuina per rivivere il cartone animato più amato della nostra infanzia.
TI ASPETTANO IN EDICOLA A SOLI € 10,90 + IL PREZZO DEL QUOTIDIANO.

Se non le trovi in edicola potrai richiederle all'indirizzo mail hollybenji@tuttosport.com o hollybenji@corpsport.it specificando a quale statuina sei interessato,
il tuo Nome, Cognome e gli estremi di un'edicola (località, indirizzo e codice edicola) ove effettuare l'invio.



Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE
TUTTOSPORT

PREZZI

IL LISTINO COMPLETO CON TUTTE LE AUTO NUOVE SUL MERCATO

I prezzi sono "chiavi in mano": rappresentano i costi di acquisto effettivi di ogni vettura; nelle nostre quotazioni sono comprese le spese di trasporto, immatricolazione o preconsegna. È invece esclusa l'I.P.T.

EQUIPAGGIAMENTI Le cinque colonne a sfondo bianco, nella parte destra di ogni tabella, indicano la presenza nell'equipaggiamento di serie di dotazioni particolarmente qualificanti. Il climatizzatore ha le sue tipologie: M identifica la presenza di un climatizzatore manuale, A indica il climatizzatore automatico, A2 identifica il climatizzatore automatico con regolazione separata della temperatura fra lato guida e passeggero, A3 è un A2 con in più la regolazione per i passeggeri posteriori ed in ultimo, A4 è un A2 con la regolazione separata fra lato sinistro e destro dei passeggeri posteriori. Altre dotazioni: navigatore satellitare, bluetooth, fari (con la "X" sono evidenziati quelli allo Xeno, con la "L" quelli a Led) e sensori di parcheggio.

CONSUMI Il consumo (fornito dalle Case, come tutti gli altri dati presenti nei listini) si riferisce alla normativa CEE 93/116 del 1/1/96. Il ciclo combinato viene calcolato considerando il 36,8% del ciclo urbano

e il 63,2% del ciclo extraurbano, nel caso di vetture con alimentazione a metano il consumo è da intendersi in km per chilo.

BOLLI Alla colonna "Potenza" riportiamo, oltre al valore in cavalli, quello in kilowatt, per consentire il calcolo dei bolli. L'importo varia in base alla classe di emissione e alla potenza del vostro veicolo, come da tabella a fianco. Oltre la soglia dei 185 kW va pagato un superbollo, nella misura di 20 euro per ogni kW eccedente, questa addizionale viene ridotta a 12 euro dopo i cinque anni dalla data d'immatricolazione dell'auto, per passare a 6 euro dopo dieci anni e a 3 euro dopo quindici anni, non è più dovuta dopo i venti anni. Le vetture a trazione elettrica sono esenti dal bollo per i primi cinque anni. Alle regioni è concessa la possibilità di variare la tariffa base sino ad un massimo del 10%. Il pagamento si può effettuare all'ACI, o in posta nelle agenzie di pratiche automobilistiche o nelle tabaccherie abilitate entro la fine del mese successivo a quello indicato sul talloncino.

CRASH TEST Le prove sono svolte da EuroNCAP, il consorzio che svolge test specifici sulla sicurezza delle auto. Dal 2009 l'ente ha introdotto una nuova metodologia di valutazione, la voce Globale espressa con le stelle da 1 a 5 rappresenta il valore principale, mentre per le restanti (adulti, bambini, pedoni e sicurezza) i dati sono in percentuale. Sicurezza è una voce nuova e tiene in considerazione la presenza nella dotazione di serie di dispositivi atti alla sicurezza quali: controllo elettronico di stabilità, limitatore di velocità, segnalatore di mancato allacciamento delle cinture, ecc. Solo i test svolti dal 2009 in poi sono comprensivi di tutte le voci.

IMPORTO BOLLO PER KIOWATT

Classe di emissione	fino a 100kW	oltre 100kW
Euro 0	3,00 euro	4,50 euro
Euro 1	2,90 euro	4,35 euro
Euro 2	2,80 euro	4,20 euro
Euro 3	2,70 euro	4,05 euro
Euro 4/5/6	2,58 euro	3,87 euro



Carspecs ©2014 JATO Dynamics Limited

Copyright © JATO Dynamics Limited, 1990 - 2014. Tutti i diritti riservati.

Anche se grande attenzione è stata posta nell'assicurare l'accuratezza e la completezza dei dati, JATO non ne garantisce la totale precisione. Si consiglia pertanto di prestare attenzione nell'utilizzo delle informazioni fornite. L'utilizzo di questo sito web implica l'accettazione dei Termini e delle Condizioni JATO.



PALM BEACH RESORT & SPA MALDIVE

La meta' ideale per una vacanza di supremo piacere. Immersi in acque cristalline e circondati da palme, aironi e pesci tropicali. Avvolti da polvere di corallo e inebriati dal profumo dei fiori selvatici.

#solonellemiglioragenziediviaggio Scopri di più su www.sportingvacanze.it

Passione NATURALE

Palm Beach Resort & Spa

An aerial photograph of a tropical island resort. The island features a long, white sandy beach lined with numerous thatched-roof umbrellas and lounge chairs. Behind the beach is a dense forest of palm trees and other tropical foliage. Several overwater bungalows with thatched roofs are scattered along the shoreline. The water surrounding the island is a vibrant turquoise color, transitioning to deeper blue further out. The sky above is clear and blue.

SELFIE



Calendario Pirelli 2016

Aprile: Serena Williams



NEW OUTLANDER
ATTACCO FRONTALE



DA **24.950** EURO* / DA **299** EURO AL MESE
TAN 5,77% TAEG 7,54%

Più grintoso, più dinamico, più aggressivo! New Outlander torna a far parlare di sé con un nuovo look accattivante, all'altezza di performance e contenuti tecnologici di livello. Da 24.950€ oppure, con Mitsubishi Open, da 299€ al mese e **dopo 2 anni sei libero di tenerlo, sostituirlo o restituirlo!****
Consumi ciclo medio combinato da 5,3 a 6,7 l/100 km. Emissioni CO₂ da 139 a 155 g/km.



segui su

info 800-369463

mitsubishi-auto.it

*Salvo condizioni e limitazioni indicate da contratto. Annuncio pubblicitario con finalità promozionale. *Esempio rappresentativo di finanziamento: prezzo € 24.950 anticipo € 7.660; importo totale del credito € 17.290, da restituire in 23 rate mensili ciascuna di € 299 ed una rata finale di € 19.450,48 importo totale dovuto dal consumatore € 19.422,50 TAN 5,77% (tasso fisso) – TAEG 7,54% (tasso fisso). Spese comprese nel costo totale del credito: interessi € 1.735,50; istruttoria € 300; incassatura € 3 cad. a mezzo SSD; produzione e invio lettera conferma contratto € 1; comunicazione periodica annuale € 3 cad. (bolli inclusi); imposta sostitutiva € 43,98. Eventuali contratti relativi a uno o più servizi accessori (es. polizza assicurativa) sono facoltativi. Offerta valida fino al 31/01/16. Condizioni contrattuali ed economiche nelle "Informazioni europee di base sul credito ai consumatori" presso i concessionari. Salvo approvazione di Santander Consumer Bank. **Copertura 24 mesi chilometraggio illimitato, oltre i 24 mesi fino a 60 mesi con limite chilometrico a 100.000 km. Copertura 36 mesi o 100.000 km su batteria 12V, sensori 02, iniettori/candelette (solo per i motori diesel).

Change is Good. Nuova Hyundai Tucson



Agile, elegante e spaziosa, comoda ed equipaggiata ai massimi livelli.
La nuova Tucson è tutto questo e molto di più.

Motori Euro 6 disponibili in 2WD e 4WD da 115 a 185CV assicurano uno straordinario piacere di guida.

A te non resta che venire a provarla, il cambiamento ti sorprenderà.

Nuova Hyundai Tucson tua a 19.750 euro.

Scoprila in tutti gli Showroom Hyundai.

 NEW THINKING.
HYUNDAI NEW POSSIBILITIES.



Seguici su     hyundai.it

Gamma nuova Tucson: consumi l/100km (ciclo medio combinato) da 4,6 a 7,6. Emissioni CO₂ g/km da 119 a 177. Prezzo promo riferito a nuova Tucson 1.6 GDI Classic, IPT e PFU esclusi. Offerta valida per auto immatricolate entro il 31/01/2016. Offerta valida con permuto o rottamazione di veicolo usato. Offerta valida fino al 31/01/2016. Con il contributo delle Concessionarie aderenti. Condizioni e limiti della garanzia Hyundai su www.hyundai.it/servizi/postvendita/Sanni.aspx. Tale Garanzia proposta non si estende a tutte le componenti delle autovetture.